Zeitschrift für das Kfz-Gewerbe und den Teilemarkt

68237 | ISSN 0001-1983

amz

auto | motor | zubehör

OFFIZIELLES ORGAN DES GESAMTVERBAND AUTOTEILE-HANDEL E.V.

1-2

Februar 2009, 97. Jahrgang

Turbos kommen voll in Fahrt

Der Turbolader-Markt boomt

Tipps für das Öl-Geschäft

Was bieten die großen Schmiermittelhersteller?

GLYSANTIN®

Der Schutz-Garant feiert!

® = reg. Marke der BASF SE

Das Original von BASF
80 JAHRE GLYSANTIN®
MADE IN GERMANY SEIT 1929

Seit 80 Jahren Schutz vor Rost, Überhitzung und Frost. Dank Glysantin®.

Weitere Informationen unter www.glysantin.de

Das Original von:

BASF
The Chemical Company

1.200 Inspektionen jährlich.
Unzählige Ersatzteile verbaut.
4 motivierte Mechaniker.
1 Filter-Marke.

MANN-FILTER – darauf können Sie vertrauen.

Vertrauen bedeutet, einen starken und zuverlässigen Servicepartner an seiner Seite zu haben. Das MANN-FILTER Produktprogramm bietet Ihnen höchste Marktabdeckung bei einer Lieferfähigkeit von mehr als 95%. Und das in Erstausrüstungsqualität für alle Filtertypen und alle gängigen Fahrzeuge.

MANN FILTER

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.

E-Mail: customer-service@mann-hummel.com · www.mann-filter.com

Kohle für Schrott ist noch nicht alles

Die Verschrottungsprämie allein kann die Schieflage im Kfz-Gewerbe nicht ausbügeln.

„Jetzt gilt es, mit zeitwertgerechten Reparaturen den Autofahrern die Mobilität zu erhalten."

Seit einigen Tagen ist sie nun in Kraft, die so genannte Abwrackprämie. Bis Ende 2009 können private Autobesitzer eine Umweltprämie von 2500 Euro erhalten, wenn sie einen Neu- oder Jahreswagen ab Schadstoffklasse Euro 4 kaufen und ihr mindestens neun Jahre altes Auto verschrotten lassen. Voraussetzung dabei ist jedoch, dass das Altauto mindestens ein Jahr auf den Halter zugelassen war. Damit soll der Absatz von umweltfreundlichen Neuwagen angekurbelt werden. Dass dies ein erster, wenn auch kleiner Schritt für den lädierten Automarkt in Deutschland ist, dürfte vielen klar sein. Die Autoindustrie, sprich der VDA und auch der Verband der Internationalen Kraftfahrzeugimporteure, VDIK, jubeln über die Verschrottungsprämie, sieht man dies dort doch als starken Anreiz, um die Autokonjunktur wieder in Gang zu kriegen.

Die von Union und SPD im zweiten Konjunkturpaket verabschiedete Abwrack-Prämie könnte nach Berechnungen des Automotive Institute der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers einen starken Nachfrageimpuls auslösen. Dort prognostiziert man bei der Prämie von 2500 Euro beim Kauf eines umweltfreundlichen Neuwagens einen höheren Inlandsabsatz im laufenden Jahr um etwa 300.000 Pkw. Beim AvD hingegen zweifelt man daran, dass die bis Ende 2009 befristete Aktion ausreichend Wirkung zeigen wird. Zum einen sei die Mehrheit der in Deutschland zugelassenen Pkw ohnehin jüngeren Datums und die meisten Autofahrer daher von der Initiative ausgeschlossen, zum anderen gebe es viele sozial schwache Familien, die sich auch mit der Prämie kein neues Auto leisten können. Gewinner der Aktion dürften die Hersteller von preisgünstigen und kleinen Autos sein. Bei einem 10.000 Euro teuren Auto kann der Käufer durch die Abwrackprämie schon mal einen Rabatt von 25 Prozent einplanen. Hier dürften die Kaufeffekte wohl am ehesten auftreten. Hingegen werden die Fahrer von neun Jahre alten Fahrzeugen, die sich meist noch in gutem Allgemeinzustand befinden, nicht so leicht zum Verkaufsabschluss für ein Neufahrzeug zu überzeugen sein.

Derzeit ist der deutsche Fahrzeugbestand mit durchschnittlich 8,5 Jahren so alt wie noch nie. Rund 3,8 Millionen Fahrzeuge sind sogar seit ihrer Erstzulassung 16 bis 25 Jahre lang unterwegs. Da wirken sich die prognostizierten 300.000 zusätzlichen Neufahrzeuge für den Automobilhandel zwar als ein kleiner Strohhalm aus, insgesamt gesehen sind sie aber eher ein Tropfen auf dem heißen Stein. Den Kfz-Werkstätten, insbesondere den freien Werkstätten, wird der älter gewordene Fahrzeugpark jedoch einen höheren Wartungs- und Reparaturbedarf bescheren. Denn angesichts der anhaltenden Wirtschaftskrise werden weiterhin viele Autofahrer mit der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs zögern. So lange sie jedoch ihr Fahrzeug nutzen – und das werden sie – müssen sie zwangsläufig auch in dessen Werterhaltung investieren. So liegt es an den Werkstätten, sich verstärkt um die Belange dieser Zielgruppe zu bemühen und ihnen mit zeitwertgerechten Reparaturlösungen langfristig die Mobilität zu sichern.

Jürgen Rinn (amz-Chefredakteur)

Die Marke Glysantin feiert 80. Geburtstag

Ein Marken-Klassiker feiert Geburtstag: Vor 80 Jahren wurde Glysantin, Europas meistgekauftes Kühlerschutzmittel, patentiert. Seither schützt das Original von BASF Motor und Kühlsystem zuverlässig vor Frost, Rost und Überhitzung.

Die Erfolgsgeschichte von Glysantin beginnt in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Damals müssen die Autofahrer im Winter noch an jedem Abend das Kühlwasser ablassen, damit es über Nacht nicht gefriert und das Kühlsystem beschädigt. Für den findigen BASF-Chemiker Dr. Otto Jordan ist dies der Anstoß, ein besseres „Anti-Gefriermittel für Autokühlwasser“ zu entwickeln.

Alle Neuheiten von Alfa bis Volvo

Ein Ausblick auf das Autojahr 2009: Der Markt und die Modelle werden voraussichtlich kleiner werden, alles andere ist Kaffeesatzleserei. Selten ist zum Jahreswechsel so viel Unsicherheit verbreitet gewesen. Krisen bieten auch die Chance, gestärkt daraus hervorzugehen. (Seite 12)

Turbos kommen voll in Fahrt

Der Turbolader-Markt boomt. Der Anteil an Motoren mit Turboladern nimmt auch im Ersatzteilgeschäft zu. Bei einer Reparatur fallen neben der nicht unbeträchtlichen Marge für das Ersatzteil zwischen drei und fünf Stunden Arbeitszeit sowie diverse Anbauteile an, die gewechselt werden müssen. (Seite 19)

Elektronischer Servicestempel

Einige Fahrzeughersteller ersetzen mittlerweile das Wartungs- und Serviceheft als klassisches Papierdokument durch einen digitalen Nachweis. Für freie Werkstätten bleibt das nicht ohne Folgen. Was als Sicherheit vor Betrügern gepriesen wird, erweist sich für die freie Werkstatt als Hemmschuh. (Seite 58)

technik

szene
Fahrspaß und Ökologie im Einklang 8
Alte Autos sind bei Dieben beliebt 8
„Der Wartungs- und Reparaturbedarf erhöht sich“ 10

markt
Alle Neuheiten von Alfa bis Volvo 12
Die Mängelquote steigt wieder 15

trends
Starten wie ein Benziner 16
Turbos kommen voll in Fahrt 18

automobil
Innere Werte 20
Mehr als nur Lieferanten 22

werkstattpraxis
Druckvoll diagnostizieren – Ladedruckproblemen auf der Spur 26
Zerstörerische Späne 28
Aufgeladene Atmosphäre 30

werkstattausrüstung
Diagnose-Allrounder 34
Bühnenreifer Auftritt 36

werkstattmarkt
Von der Bauernhof-Werkstatt zum Diagnosespezialisten 38
Positive Bilanz bei den Werkstattausrüstern 40

betrieb

management
Elektronischer Servicestempel 58
Im Service liegt die Zukunft 61

teilemarkt

Erfolgreiche Profi Service Tage 50
Schmierstoffwechsel bei Gasumrüstung 52
Castrol macht die Werkstatt mobil 53
Addinol – Schmierstoffe Made in Germany 54
Mobil 1: „The Next Generation“ 55
„Bedürfnisse erkennen und Lösungen erarbeiten“ 56
Drucker im Ruhestand 57

nachrichten

GVA Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

Offizielles Organ des Gesamtverband Autoteile-Handel E.V.

Was bringt uns das Konjunkturpaket II? **41**
„Manager Fahrzeugteile PLUS“: Zwei neue Module verfügbar **42**
Europäisches Parlament verabschiedet Euro VI-Verordnung **44**
Neue EU-Verordnung zur Kennzeichnung von Chemikalien **45**
AutoZum sendet starke Impulse **47**

Editorial: Kohle für Schrott ist noch nicht alles 3
Titelanzeige: Die Marke Glysantin feiert 80. Geburtstag 6
Profile 68
KBA-Zahlen 70
Impressum 73
Rückspiegel 74

Die Marke Glysantin feiert 80. Geburtstag

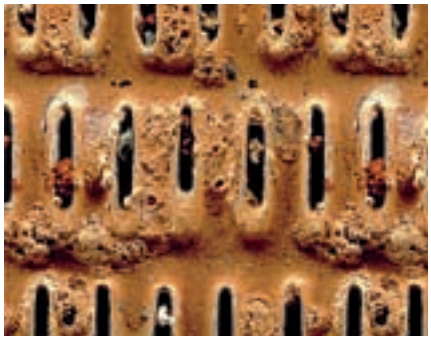
Ein Marken-Klassiker feiert Geburtstag: Vor 80 Jahren wurde Glysantin®, Europas meistgekauftes Kühlerschutzmittel, patentiert. Seither schützt das Original von BASF Motor und Kühlsystem zuverlässig vor Frost, Rost und Überhitzung.

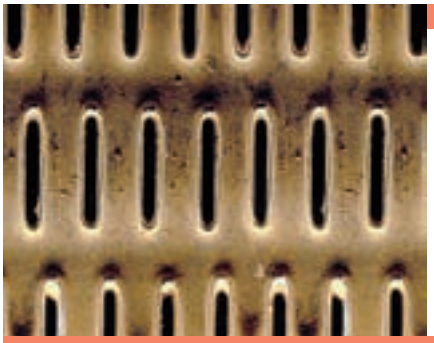
Die Erfolgsgeschichte von Glysantin® beginnt in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Damals müssen die Autofahrer im Winter noch an jedem Abend das Kühlwasser ablassen, damit es über Nacht nicht gefriert und das Kühlsystem beschädigt. An den Tankstellen wird als erstes Frostschutzmittel Methanol angeboten. Doch das Produkt hat viele Nachteile – es verflüchtigt sich schnell und muss daher ständig nachgefüllt werden. Für den findigen BASF-Chemiker Dr. Otto Jordan ist dies der Anstoß, ein besseres „Anti-Gefriermittel für Autokühlwasser“ zu entwickeln. Nach ausgiebigen Untersuchungsreihen empfiehlt Jordan, ein Gemisch aus Ethylenglykol und Polyglykolether in den Handel zu bringen: Glysantin® ist geboren. Der größte Vorteil des neuen Kühlmittels: Es schützt den Motor nachhaltig vor Frost. 1929 wird Glysantin® patentiert und entwickelt sich seither zum Verkaufsschlager.

Heute ist Glysantin® ein Hightech-Erzeugnis, das aus dem Automobilbereich nicht mehr wegzudenken ist. Das Premium-Kühlerschutzmittel in der weißen Flasche mit dem unverwechselbaren roten Logo hat europaweit die meisten offiziellen Zulassungen von Kfz-Herstellern. Ob Audi, BMW, Citroën, Daimler, Opel, Peugeot, Porsche, Seat, Skoda, oder VW – die größte Zahl der Neuwagen in Europa wird mit dem Schutz-Garanten aus Ludwigshafen befüllt und ausgeliefert. Dabei sind die Qualitätsanforderungen der Automobilhersteller äußerst streng: Bevor ein Kühlmittel die Zulassung erhält, muss es durchschnittlich 30 verschiedene Tests bestehen. Dazu gehören zum Beispiel Korrosionsprüfungen, Verträglichkeitsprüfungen mit Originalbauteilen, Versuche auf dem Motorenprüfstand sowie Flottentests. Sämtliche Glysantin® Produkte schneiden auf allen diesen Gebieten immer mit Bestnoten ab.

Die entscheidenden Inhaltsstoffe der Glysantin® Produktreihe sind die so genannten Korrosionsschutz-Inhibitoren. Sie bilden eine hauchdünne Schutzschicht auf den Metalloberflächen des Kühlsystems – so hat Rost keine Chance. Darüber hinaus sorgen zahlreiche Additive dafür, dass sich Glysantin® mit den verschiedenen Metallen, Dichtungen und Kunststoffen des Motors verträgt. In enger Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern entwickelt die BASF immer wieder neue Glysantin®-Produkte, da die Anforderungen an Kühlmittel ständig steigen. So werden heute im Gegensatz zu früher andere Materialien im Motor und Kühlsystem verbaut; darüber hinaus arbeiten moderne Motoren mit höheren Betriebstemperaturen. Um den verschiedensten Kühlsystemen der Automobilhersteller gerecht zu werden, entwickelt die BASF auf die jeweiligen spezifischen Anforderungen passende Glysantin® Produkte.

Die Produktpalette reicht von silikathaltigen Kühlerschutzmitteln (Glysantin® Protect/G05, Glysantin® Protect Plus/G48) über silikatfreie Kühlerschutzmittel (Glysantin® Protect/G33, Glysantin® Protect/G34, Glysantin® Alu Protect/G30) bis hin zum jüngsten Produkt aus der Glysantin®-Serie: Glysantin® Dynamic Protect/G40. Durch eine hochreaktive Siliziumtechnologie konnte der Korrosionsschutz bei diesem Hochleis-





Metallfrass im Kühler: Langzeit-Praxisstudien zeigen den Unterschied ohne (links) und mit Glysantin: Korrosion und Ablagerungen haben den Kühlerlamellen übel zugesetzt. Das durch Glysantin geschützte Teil kommt beinahe neuwertig daher. Fotos: BASF

Metallfrass in der Kühlmittelpumpe: Hier zeigt die Langzeit-Praxisstudie ein ähnliches Resultat wie beim Kühler. Das durch Glysantin geschützte Bauteil steht deutlich besser da.

Der Hund steht sinnbildlich für die Wirkung von Glysantin: Es schützt vor Rost, Frost und Überhitzung. Damit gewährleistet Glysantin die dauerhafte Funktionssicherheit des Kühlsystems.

tungs-Kühlerschutz nochmals deutlich verbessert werden. Glysantin® Dynamic Protect/G40 kam 2008 auf den Markt für Endverbraucher, nachdem VW das innovative Produkt bereits seit Jahren erfolgreich eingesetzt hatte.

Die BASF-Experten empfehlen, bei allen Glysantin®-Produkten ein Mischungsverhältnis von 50:50 Glysantin® zu Wasser zu wählen. Damit sind Kühlsystem und Motor zu jeder Jahreszeit vor Korrosion geschützt, halten im Winter Temperaturen bis zu minus 40 Grad Celsius stand und können im Sommer nicht überhitzen. Die Anwendung ist denkbar einfach: Zum Abmischen des Produkts kann man für gewöhnlich normales Leitungswasser verwenden. Nur bei sehr hartem Wasser empfiehlt es sich, das Leitungswasser mit destilliertem Wasser im Verhältnis 1:1 zu mischen. Es empfiehlt sich, das Kühlerschutzmittel nach drei bis vier Jahren zu wechseln – nur so ist der Motor optimal vor Korrosion geschützt und erreicht eine lange Lebensdauer.

www.glysantin.de

GLYSANTIN

Tipps für die Anwendung

- Kühlflüssigkeit bei Reparaturen immer vollständig austauschen
- Bei Fahrzeugen älter als sechs Jahre empfiehlt es sich alle drei bis vier Jahre den Kühlerschutz zu erneuern
- Kühlerschutz nicht nur als Winterprodukt sondern als Ganzjahresprodukt einsetzen
- Kühlerschutzkonzentrate niemals unverdünnt verwenden, sie können die Motorwärme nicht ausreichend abführen
- Kühlerschutzmittel unterschiedlicher Technologie niemals mischen
- Sauberes Wasser verwenden. Wasser in Härtegraden 0-20°dH (1°dH = 0,1783 mmol/l) kann problemlos verwendet werden. Bei härterem Wasser empfiehlt sich das Abmischen mit destilliertem Wasser
- Immer das richtige Mischverhältnis beachten (Mischtabelle auf dem Etikett)
- Immer die Anweisungen der Kfz-Hersteller beachten
- Kühlerschutzmittel nicht über die Kanalisation entsorgen, das widerspricht dem Abfallwirtschaftsgesetz

IN KÜRZE

BASF

Die BASF ist das führende Chemie-Unternehmen der Welt: The Chemical Company. Ihr Portfolio umfasst Chemikalien, Kunststoffe, Veredlungsprodukte, Pflanzenschutzmittel und Feinchemikalien sowie Erdöl und Erdgas. Ihren Kunden aus nahezu allen Branchen hilft die BASF als zuverlässiger Partner mit hochwertigen Produkten und intelligenten Systemlösungen erfolgreicher zu sein. Die BASF entwickelt neue Technologien und nutzt sie, um sich zukünftigen Herausforderungen zu stellen und zusätzliche Marktchancen zu erschließen. Sie verbindet wirtschaftlichen Erfolg mit dem Schutz der Umwelt und gesellschaftlicher Verantwortung und leistet so einen Beitrag zu einer lebenswerten Zukunft. Die BASF beschäftigt rund 95.000 Mitarbeiter und erzielte im Jahr 2006 einen Umsatz von 52,6 Milliarden Euro. Die BASF ist börsennotiert in Frankfurt (BAS), London (BFA) und Zürich (AN).

www.basf.de

Fahrspaß und Ökologie im Einklang

Sehen, staunen, testen lautet das Motto der AMI 2009, die im Frühjahr gemeinsam mit der AMITEC in Leipzig stattfindet.

Trotz eines schwierigen Branchenumfeldes rechnen die Veranstalter der Auto Mobil International (AMI) in Leipzig mit etwa 500 Ausstellern aus 20 Ländern, darunter über 40 Pkw-Marken mit rund 100 Modellpremieren. Laut Messeleitung sollen sich dann vom 28. März bis 5. April 2009 über 290.000 Besuchern unter dem Motto „Sehen. Staunen. Testen“ vom Angebot an Fahrzeugen, Technik sowie die Segmente Individualisierung und Veredelung, Transporter/Leichte Nutzfahrzeuge, Ersatzteile und Zubehör, Autopflege sowie Dienstleistungen rund ums Auto inspirieren lassen.

Der derzeitige Anmeldestand sehe vielversprechender aus als die aktuelle Marktsituation, sagte Leipzigs Messechef Wolfgang Marzin auf einer Pressekonferenz. Er verwies dabei auf Zuwächse in den Segmenten Transporter/Leichte Nutzfahrzeuge, Ersatzteile und Zubehör sowie Dienstleistungen rund ums Auto. Nach einjähriger Abstinenz stelle Alfa Romeo wieder seine Modellpalette vor, Audi und Lexus hätten ihre Flächen gegenüber 2008 erweitert. Als namhafte Neuaussteller nannte er die Firmen eoil automotive&technology, Rad Center Derkum und Real Garant Versicherung. Allerdings wollen Chrysler, Volvo und Saab der Messe fernbleiben. Volker Lange, Präsident des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK), sieht in der AMI 2009 eine große Chance für die Fahrzeugindustrie, in der aktuellen Krise ein Zeichen zu setzen und die automobile Konjunktur wieder anzuschieben.

Die Umwelt im Blick hat man auf der AMI 2009 mit den Themen alternative Antriebstechniken und umweltgerechte Technologien, die noch stärker in den Fokus rücken. Am 31. März 2009 findet zudem ein internationaler Kongress statt unter der Fragestellung „Antriebe. Mobilität. Innovationen – Was treibt uns morgen an?“, der die technologische und ökologische Zukunft der Automobilbranche aufzeigen soll. Zu den Themen Erdgas und Autogas haben sich laut Messeleitung bereits viele namhafte Aussteller angemeldet, so dass man die ganze Palette umweltschonender Technologien von Erdgas und Flüssiggas über Elektro, Hybrid und Wasserstoff, sparsamste Dieselmotoren bis hin zu Bioethanolantrieben präsentieren könne.

Positive Erwartungen verspricht man sich auch für die AMITEC 2009, die vom 28. März bis 1. April parallel zur AMI stattfindet: Die AMITEC 2009 gilt als wichtiger Treffpunkt für Anbieter, Käufer und Anwender von Produkten und Leistungen des Kfz-Aftermarkets in Deutschland sowie Mitteleuropa. „Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen wir derzeit einen Ausstellerzuwachs von mehr als zehn Prozent. Auch bei der vermieteten Fläche deutet sich eine Steigerung an. Besonders deutlich zeigt sich der Zuwachs in den Bereichen Diagnose und IT-Anwendungen. Zur diesjährigen AMITEC erwarten wir rund 280 Aussteller,“ sagt Marzin. Insgesamt 20.500 Quadratmeter Ausstellungsfläche stehen zur Präsentation von Neuheiten, aktuellen Produktsortimenten und Dienstleistungen zur Verfügung. Für die zwölfte Auflage rechnet man dort mit mehr als 50.000 Fachbesuchern, die sich für das Angebot aus allen Bereichen rund um Wartung, Vertrieb, Pflege, Service und Reparatur von Pkw und Nutzfahrzeugen interessieren. jr.

Alte Autos sind bei Dieben beliebt

Ältere Autos werden häufiger gestohlen als Neuwagen, das besagt die jährliche Untersuchung zum Autodiebstahl des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft. Das höchste Diebstahlrisiko pro 1000 Fahrzeuge haben vor allem Autos, die zehn Jahre oder älter sind. Als einen Grund sehen die deutschen Versicherer die gegenüber modernen Autos leichter zu überwindende Sicherungstechnik. Zudem sei die Nachfrage nach Ersatzteilen bei den älteren Fahrzeugen besonders hoch, so dass diese gezielt gestohlen werden, heißt es dort. Im Jahr 2007 wurden insgesamt 16.502 Pkw gestohlen. Das ist ein Rückgang um 13 Prozent. Damit setzt sich der Trend, dass immer weniger Autos entwendet werden, auch 2007 fort. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren wurden mehr als dreimal so viele Autos gestohlen, vor 15 Jahren sogar mehr als sechsmal so viele.

Besonders begehrt bei Autodieben ist der Volkswagen Caravelle Multivan 2.5 TDI. Er lag im Vorjahr noch auf Platz drei und wurde 2007 mit einer durchschnittlichen Entschädigungssumme von 18.943 Euro am häufigsten gestohlen. Auf 1000 versicherte Modelle dieses Typs kommen elf Diebstähle. Auf Platz zwei und drei folgen der BMW X5 3.0D und der Porsche Cayenne 4.5 mit einer durchschnittlichen Entschädigungssumme von 35.334 Euro beziehungsweise 50.580 Euro. Es folgen der Mercedes E 250 D und der BMW 725 TDS auf den Plätzen vier und fünf. Der Spitzenreiter von 2006, der Golf IV R32, taucht in der aktuellen Klau-Statistik nicht mehr auf, da nur Pkw mit einem Fahrzeugbestand von mehr als 2000 Stück ausgewertet werden.

Ältere Autos werden häufiger gestohlen als Neuwagen. Unter den Top 15 der „Lieblinge der Autodiebe“ sind elf Pkw, die zehn Jahre und älter sind. Foto: Ebay Motors

Gemessen am Fahrzeugbestand der Automarken hatten Porschefahrer auch in 2007 das höchste Diebstahlrisiko (Klaurate 1,6 von 1000). Auf Platz zwei folgt der Trabant (1,4 von 1000). Allerdings wurden nur vier Trabant gestohlen, mit einer Entschädigungssumme von insgesamt nur rund 1000 Euro. Die „gute“ Platzierung ergibt sich nur durch die Relation zum geringen Fahrzeugbestand von nur noch 2800 kaskoversicherten Fahrzeugen. Es folgen Audi, BMW, VW und General Motors. jr.

MEHR ALS ÖL.

CASTROL BIETET IHNEN DAS VOLLE PROGRAMM.

+++ Starke Marke +++ Starke OEM-Partnerschaft +++ Verkaufsförderung +++ Businessprogramme +++

AUTOFAHRER VERTRAUEN CASTROL.

Bei der Leserbefragung 2008 von auto motor und sport und sport auto wurde Castrol erneut zur stärksten Schmierstoffmarke gewählt.

UNTERSTÜTZUNG DURCH TECDOC.

Profitieren Sie vom Informationssystem TecDoc mit direkter Bestellmöglichkeit.

INNOVATIVE LÖSUNGEN FÜR IHREN BETRIEB.

Castrol unterstützt Sie z. B. mit Finanzierungslösungen, Werkstattausrüstung, Verkaufsförderungsmaßnahmen und Werbemitteln.

POTENZIALE IM ÖLGESCHÄFT NUTZEN.

Effektive Marketingprogramme sorgen für eine Sortenmixverbesserung und mehr Umsatz im Nachfüllgeschäft.

SOUTH AFRICA 2010 FIFA WORLD CUP

© 2005 FIFA TM

OFFICIAL FIFA WORLD CUP™ SPONSOR

IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

Die Wirtschaftskrise ist in aller Munde – aber worauf muss sich der freie Kfz-Teilemarkt tatsächlich einstellen? Über dieses Thema hat sich unser Redakteur Olaf Tewes mit Hartmut Röhl als Vorsitzenden des Gesamtverbandes Autoteile-Handel unterhalten.

„Der Wartungs- und Reparaturbedarf erhöht sich“

amz: Herr Röhl, wie sehen Sie das Jahr 2009 aus Sicht des freien Teilegroßhandels?

Röhl: *Zum aktuellen Zeitpunkt, an dem sich Negativ-Prognosen einander übertreffen und vor allem die Automobilwirtschaft im Mittelpunkt aller Katastrophen-Vorhersagen steht, traue ich mich, für den freien Kfz-Service-Markt und den freien Teilegroßhandel einen positiven Verlauf des Jahres 2009 anzukündigen. Dies wird bestätigt durch die vorläufige Auswertung der – allerdings noch nicht abgeschlossenen – Blitzumfrage des GVA bei seinen Mitgliedern im Januar 2009. Etwa 50 Prozent des Handels und der Industrie melden nicht nur für das abgelaufene Jahr 2008 gestiegene Umsätze sondern erwarten auch für 2009 steigende Umsätze. Die Teilehersteller sind hier mit 50 Prozent noch optimistischer als der Handel mit 41 Prozent. Deutlich sichtbar die Differenzierung zum „Allgemeinen wirtschaftlichen Klima“, welches von den gleichen Unternehmen für 2009 mit 60 Prozent von den Teileherstellern und mit ebenfalls 41 Prozent vom Teilehandel als schlecht eingestuft wird. Der freie Teilegroßhandel hat sich in den vergangenen Jahren in schwierigstem Wettbewerbsumfeld „wetterfest“ gemacht und sein Leistungsprofil den gewachsenen Ansprüchen des Marktes angepasst. Daher ist er auch in unfreundlichem gesamtwirtschaftlichem Klima gut aufgestellt. Eine Reihe von Faktoren sprechen für ein erfolgreiches Jahr 2009:*

Der älter gewordene Fahrzeugpark – Durchschnittsalter im Laufe des Jahres nahezu neun Jahre – bringt einen höheren Wartungs- und Reparaturbedarf mit sich. Die Konsumzurückhaltung der vergangenen Jahre und die höhere Qualität der Komponenten in den neueren Fahrzeugen haben zu einem Wartungs- und Reparaturstau geführt, der aufgelöst wird. Die Wirtschaftskrise lässt die Autofahrer vor der Anschaffung eines neuen Fahrzeugs zögern, und wenn die Entscheidung für das Halten des alten Fahrzeugs gefallen ist, wird in die Werterhaltung dieses Fahrzeugs investiert. Die Wiedereinführung der Pendlerpauschale macht die Fahrt zur Arbeit mit dem eigenen Pkw wieder rentabel, das Fahrzeug wird mehr genutzt. Die gegenüber dem Höchststand im Sommer 2008 wohl im Jahr 2009 zu erwartenden deutlich niedrigeren Kraftstoffkosten geben im „Mobilitätsbudget“ der Autofahrer wieder mehr Spielraum für Wartungs- und Reparaturausgaben. Und nicht zuletzt versprechen die Folgen des seit langen Jahren erstmals wieder in ganz Deutschland harten Winterwetters mit Schnee und Eis ein gegenüber den Vorjahren höheren Bedarf an Karosserie-Reparaturen, Behebung von Korrosionsschäden und Elektrik-/Elektronikfehlern. In dem als unsicher empfundenen gesamtwirtschaftlichen Umfeld

sucht der Autofahrer nach der preiswertesten Lösung für Wartung und Reparatur seines Fahrzeugs und wird so den freien Kfz-Service-Sektor bevorzugen.

amz: Können kleinere Großhändler die Herausforderungen des Marktes und der Kunden erfüllen?
Röhl: *Die Konsolidierung im Kfz-Teile-Großhandel in den vergangenen Jahren hat zu sehr leistungsfähigen Strukturen geführt. Die Herausforderungen des Marktes werden sowohl vom Leistungsangebot der Großhändler als auch von den Anforderungen der Kunden bestimmt. Die logistischen Anforderungen – sofortige Verfügbarkeit einer sehr großen Zahl von Artikeln zu einem nicht planbaren Zeitpunkt – machen ein Netz von Verteilerpunkten nötig, welches sich sowohl als Filialnetz eines großen als auch als Kooperationssystem vieler kleiner Großhändler mit einer Zentrale oder einem großen „Supergrossisten" als Partner darstellen kann. Als „Einzelkämpfer" wird ein kleiner Großhändler sich mittelfristig in unserem Markt nicht behaupten können, die Anforderungen der Kunden an Logistik, technische, kaufmännische, finanzielle und Marketing-Unterstützung kann er im Wettbewerb zu den „Großen" und den Mitgliedern der Kooperationen nicht leisten.*

amz: Wie sehen Sie die Situation der freien Kfz-Werkstätten?
Röhl: *Durch die oben geschilderten Rahmenbedingungen haben die freien Kfz-Werkstätten gute Voraussetzungen, erfolgreich zu sein. Allerdings müssen sie sich den gestiegenen Verbrauchererwartungen anpassen und sich auf die höheren technischen Anforderungen einstellen. Investition in äußeres Erscheinungsbild, in technische Ausrüstung und Weiterbildung sind Voraussetzung für zukünftigen Erfolg. Hierbei bieten die Werkstattsysteme des freien Teilehandels und der Teileindustrie sicher beste Möglichkeiten. Eine Beschränkung auf einfache Billigreparaturen ist kein Zukunftskonzept. (Noch) die GVO, zukünftig EURO 5/6 und natürlich das allgemeine Wettbewerbsrecht bilden den rechtlichen Rahmen, die in Deutschland vom GVA getragene europäische Kampagne „Right-to-Repair" (R2RC) will die Durchsetzung dieser Rechte voranbringen und den freien Kfz-Service-Markt insgesamt besser positionieren. Moderne freie – oder besser Mehrmarken-Werkstätten – sind in der Partnerschaft mit dem freien Kfz-Teile-Großhandel Garanten für bezahlbare Mobilität und haben deshalb eine Zukunft.*

amz: Können diese von der schwierigen Lage der Vertragshändler profitieren?
Röhl: *Die von Ihnen „schwierig" genannte Lage der Vertragshändler resultiert im Wesentlichen aus den Problemen des Neuwagenverkaufs. Das Werkstattgeschäft ist bei den meisten Vertragshändlern ja noch der Ertragsbringer. Allerdings profitieren die freien Werkstätten von dem – zu Recht oder nicht – bestehenden Image der Vertragswerkstätten als „teuer". In wirtschaftlich schwierigen Zeiten suchen mehr Verbraucher nach preiswerten Angeboten und dieser Erwartung werden freie Werkstätten eher gerecht. Insofern profitieren die Freien nicht von den Schwierigkeiten der Vertragshändler sondern von den wirtschaftlichen Gegebenheiten des Marktes.*

amz: Herr Röhl, vielen Dank für das Gespräch.

Wirkt sofort

Das ATR-Trainingscamp für Auszubildende.

Künftige Kfz-Mechatroniker brauchen neben technischem Gespür vor allem viel Köpfchen. Sie müssen mit neuen Antriebstechniken, elektronischen Komponenten und modernen Werkstattgeräten umgehen können. Gut, dass es ein Mittel gibt, um dieses Wissen nachhaltig zu verankern: die ATR-Trainingscamps. Auch 2009 fördert die ATR wieder mit praxisnahen Schulungen die Auszubildenden von AC AUTO CHECK, Meisterhaft und autoPARTNER.

Informationen und Anmeldung unter
www.atr-trainingscamp.de

ATR SERVICE GmbH

ATR SERVICE GmbH
Otto-Hirsch-Brücken 17
70329 Stuttgart
www.atr.de

Bei Citroen steht in diesem Frühjahr der Vier-Meter-Van C3 Picasso im Mittelpunkt. Foto: Kießler

Der Golf Plus zeigt jetzt auch das neue Familiengesicht von Volkswagen. Foto: Ersing

Hinter der Seat-Frontpartie der Exeo-Limousine steckt die Technik des Audi A4 der vorigen Generation. Foto: Ersing

Soll erstmals im April in Peking der Öffentlichkeit gezeigt werden: der viertürige Porsche Panamera. Foto: Porsche

Erschwinglicher Traumwagen für Besserverdienende: das Audi A5 Cabriolet. Foto: Audi

Alle Neuheiten von Alfa bis Volvo

Ein Ausblick auf das Autojahr 2009: Der Markt und die Modelle werden voraussichtlich kleiner werden, alles andere ist Spekulation.

Wer eine Vorhersage treffen wollte, wie der Automarkt in Deutschland am Ende dieses Jahres aussieht, der müsste im Kaffeesatz lesen können: Selten ist zum Jahreswechsel so viel Unsicherheit verbreitet. Krisen bieten auch die Chance, gestärkt daraus hervorzugehen: Man lebt krisensicherer, wenn man ein Auto fährt, das in Größe und Motorisierung den tatsächlichen Bedürfnissen entspricht. An Angeboten fehlt es auch 2009 nicht.

Alfa Romeo löst in der zweiten Jahreshälfte seinen Golf-großen 147 durch den 149 ab, sofern man nicht nach dem Vorbild des kleinen Mito doch noch einen klangvollen Namen findet. Bei Audi beginnt der Frühling mit dem A5 Cabriolet, auf der Frankfurter Internationalen Automobilausstellung (IAA) im September wird die nächste Generation der Luxuslimousine A8 zu sehen sein. BMW löst im April den Z4 durch ein brandneues Modell mit festem Klappdach ab, das Cabrio und Coupé zugleich ist. Der chinesische Hersteller Brilliance, der sich nach wie vor schwer tut, hat zur Jahresmitte einen Mittelklasse-Kombi namens BS4 Wagon angekündigt. Zum Herbst könnte der BS2 in der Golf-Klasse folgen, auch das Coupé BC3 ist in Vorbereitung. Chevrolet will ab März mit dem neuen kompakten Cruze auf sich aufmerksam machen. Die Neuauflage des hochmotorisierten Camaro bleibt wohl erst mal bis auf Weiteres in der Garage.

Citroen beginnt das Jahr mit einem neuen Gesicht für seinen kleinen C1, dann folgt der Vier-Meter-Van C3 Picasso, zum Herbst wird es einen neuen C3 in Polo-Größe geben. Dacia, die Billigmarke im Renault-Konzern, erweitert ihr Angebot durch einen leichten offenen Lieferwagen und einen geschlossenen Kasten auf der Basis des Kombis MCV. Fiat will sein Erfolgsmodell 500 durch ein Cabriolet ergänzen. Ford beginnt das Jahr mit dem kleinen Ka, einem technisch sehr nahen Verwandten des Fiat 500, und wird im Mai seinen Pick-up Ranger erneuern. Honda will mit dem neuen Insight seine Hybridfähigkeiten demonstrieren und zum Jahresende mit dem CRZ an frühere Coupé-Erfolge anknüpfen. Bei Hyundai heißt der Getz-Nachfolger i20, ein Allradler mittlerer Größe wird unter der Typenbezeichnung ix55 verkauft. Die Nissan-Edeltochter Infiniti hat für Ende 2009 ihren deutschen Marktstart mit einem ganzen Rudel stark motorisierter Nischenmodelle angekündigt. Bei Jaguar wird schon jetzt leise die Trommel für den nächsten XJ gerührt, obwohl er erst zum Jahresende serienreif ist.

Kia bringt einen kompakten Allradler namens Soul nach Deutschland, im

Jetzt mit festem Klappdach und deutlich eleganter als der Vorgänger: der neue BMW Z4. Foto: BMW

Doppelte Punkte
bis 28.02.09

Treue wird belohnt. Mit extra

– dem neuen Prämiensystem von Bosch

Mit extra Punkte sammeln und ganz schnell attraktive Prämien auswählen.
Bosch belohnt ab sofort Ihre Treue: Mit dem neuen Prämiensystem extra sammeln Sie für alle gekauften Aktionsprodukte automatisch Punkte. Die Punkte können Sie ganz einfach gegen attraktive Sach- und Werkstattprämien eintauschen. Melden Sie sich am besten gleich online unter **www.bosch-extra.de** an. Denn bis zum 28.02.2009 erhalten Sie die doppelten Punkte. **Mehr über extra erfahren Sie bei allen teilnehmenden Großhändlern.**

BOSCH
Technik fürs Leben

www.bosch-extra.de

Soll an den Erfolg des RAV4 eine halbe Nummer kleiner anknüpfen: der Toyota Urban Cruiser. Foto: Toyota

Skoda entdeckt die Spaßautos: den Yeti soll es ab Herbst mit und ohne Allradantrieb geben. Foto: Skoda

Kompakter Allradler für den Großstadtdschungel: der neue Kia Soul. Foto: KIA

Opel Insignia Sports Tourer heißt der Nachfolger des Vectra Caravan. Foto: Opel

Mit dem Insight will Honda sich ein großes Stück vom Hybrid-Kuchen abschneiden. Foto: Honda

Mercedes-Benz legt mit der E-Klasse eine hohe Messlatte auf. Foto: Daimler

Spätherbst soll es eine Luxuslimousine als Magentis-Nachfolger geben. Land Rover gewöhnt mit einer Start-Stopp-Automatik dem Freelander übermäßiges Trinken ab und pflegt seinen Range Rover Sport. Lexus aus dem Toyota-Konzern ergänzt seine Mittelklasse-Baureihe durch das Cabriolet IS 250 C. Bei Mazda steht der neue kompakte Mazda3 im Mittelpunkt. Mercedes lässt übers Jahr eine ganze Baureihe der neuen E-Klasse von den Bändern rollen: Der Limosine folgt das Coupé, später kommen das Cabriolet und das Kombi T-Modell. Neue Gesichter zeigen die S-Klasse, erstmals als Hybrid angeboten, und der große Allradler GL. Das neue Mini-Cabriolet stemmt sich ab März dem Fahrtwind entgegen. Von Nissan werden das verstärkte Coupé 370 Z, der Supermini Pixo und der modische Kompaktwagen Cube erwartet.

Opel bringt im Frühjahr den Insignia-Kombi Sports Tourer und hat für den Herbst die Vorstellung der nächsten Astra-Generation angekündigt. Bei Peugeot herrscht 2009 ordentlich Leben in der Bude: Den Anfang macht der überarbeitete 107, dann folgt das Klappdachcabrio 308 CC, ein Allradmodell namens 3008 und ein fünfsitziger Kompaktvan, über dessen genaue Bezeichnung sich die Franzosen noch ausschweigen. Bei Porsche steht der Serienanlauf des viertürigen Coupés Panamera im Werk Leipzig bevor, vorher kommt aber – allem jahrelangen Sträuben zum Trotz – der Luxusallradler Cayenne mit Dieselmotor auf den Markt, den man von Audi zukauft. Renault erweitert die Mégane-Baureihe durch den Kombi Grandtour und baut auf gleicher Plattform einen neuen Scénic auf. Zum Jahresende wird der Transporter und Kleinbus Trafic erneuert. Saab plant für die zweite Jahreshälfte eine neue große 9-5-Baureihe mit Limousine und Kombi, dazu Allradantrieb für den 9-3 sowie einen eigenständigen Geländewagen 9-4x. Seat baut sein Angebot nach oben mit dem Exeo aus, der Technik und Karosserieteile der vorigen Audi-A4-Generation nutzt. Skoda wagt sich nach Jahren solider Modellpolitik erstmals wieder an ein Spaßauto, den kompakten Allradler Yeti.

Subaru, das den ersten Diesel-Boxer der Welt gerade in seinem Modellprogramm verbreitet, will im Herbst die Mittelklassebaureihe Legacy und den rustikalen Forester erneuern. Suzuki hat das richtige Auto zur rechten Zeit – den neuen Supermini Alto. Toyota wandelt mit dem iQ auf Smart-Spuren, bringt aber drei statt nur zwei Leute darin unter. Mit dem Urban Cruiser möchte man den einstigen RAV4-Erfolg eine Nummer kleiner wiederholen. Die Mittelklassebaureihe Avensis kommt in neuer Form, zum Jahresende gibt's einen urigen Landcruiser 120. Der Kompaktvan Corolla Verso wird künftig nur noch Verso heißen – die meisten Schlagzeilen aber wird der neue Prius machen: Der Hybrid-Pionier geht in seine dritte Generation. Volkswagen gibt im Laufe des Jahres den Modellen Golf Plus, Golf Variant und Touran die neue Bugpartie, die bisher schon Golf und Scirocco zeigen, dazu steht ein neuer Polo in den Startlöchern. Den Caddy gibt's jetzt auch mit Allradantrieb, das Gesicht des VW-Busses T5 wird neu geschminkt. Volvo überarbeitet seine große Limousine S80 und bringt den S60 neu in Form, sehr viel pfiffiger als bisher.

Bernd-Wilfried Kießler

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

Die Mängelquote steigt wieder

Der TÜV Auto-Report 2009 zeigt auf: Deutschland Autos werden wieder schlechter. Jeder sechste Pkw hat erhebliche Mängel und muss in die Werkstatt.

Der technische Zustand der Fahrzeuge auf unseren Straßen ist schlechter geworden. Die Quote erheblicher Mängel liegt bei 16,6 Prozent und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte angestiegen. Zu diesem Ergebnis kommt der TÜV in der neuesten Ausgabe des TÜV Auto-Report, dem die Auswertung von rund 7,7 Millionen Hauptuntersuchungen zugrunde liegt. Ausschließlich japanische und deutsche Pkw-Modelle befinden sich in allen Altersgruppen auf den ersten Rängen der Fahrzeuge mit den wenigsten Mängeln.Unter diesem Aspekt ergibt bei den Dreijährigen ein interessantes Bild: Deutsche und japanische Autobauer teilen sich die vorderen Plätze.

Zwei einsame Schweden, der Saab 9-3 (Rang 32) und der Volvo V50/S40/V40 (Rang 59), sowie ein Franzose, der Renault Modus, schaffen es überhaupt unter die Top 60 der Mängelzwerge, die zum ersten Mal zur Hauptuntersuchung kamen. Unter den 51 Fahrzeugmodellen der jeweils zehn Besten je Altersgruppe befinden sich 32 japanische und 19 deutsche Fabrikate. Gegenüber 2008 stieg allein bei den Dreijährigen die Quote für schwere Mängel um 0,2 Punkte auf fünf Prozent. Bei den vier- bis fünfjährigen Pkw lag der Wert bei 9,3 Prozent – das sind 0,4 mehr als 2009. Von 14 Prozent (plus 0,7) bei den Siebenjährigen steigt die Quote auf 18,3 (plus 0,2) bei den acht- bis neunjährigen Modellen. Im Alter von zehn bis elf Jahren haben durchschnittlich 23,3 Prozent der Autos Mängel – das ist gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 0,8 Prozent. Fast jedes dritte zehn- bis elfjährige Fahrzeug fiel mit erheblichen Mängeln an der Beleuchtungsanlage auf. Weitere gefährliche Mängel wurden an den Fahrwerken und Auspuffanlagen festgestellt, Ölverlust oder Lenkungsspiel zeugen von mangelnder Qualität oder nachlässiger Pflege.

Der Report listet die Stärken und Schwächen der gängigen 201 Modelle auf. Der häufigste Mangel in der Gruppe Fahrwerk zieht sich konsequent durch alle Altersklassen: Ölverlust an Antrieb und Motor. Die älteren Pkw fallen durch defekte Bremsschläuche auf. Die Beleuchtung steht bei allen Altersklassen auf dem ersten Platz der Häufigkeit und auch der Auspuff ist immer wieder ein Sorgenkind.

Hans Rosarius

Gewinner und Verlierer im TÜV Auto-Report 2008

Gewinner

2- und 3-jährige Autos		4- bis 5-jährige Autos		6- bis 7-jährige Autos		8- bis 9-jährige Autos		10- bis 11-jährige Autos	
Toyota Corolla Verso	2,0	Porsche Boxster	3,6	Porsche 911	4,5	Porsche Boxster	5,2	Porsche 911	5,6
Mazda 2	2,1	Porsche 911	3,6	Porsche Boxster	4,7	Porsche 911	5,3	Toyota RAV 4	9,0
Porsche 911	2,2	Subaru Forester	3,7	Subaru Forester	6,4	Toyota RAV 4	6,7	Toyota Starlet	10,0
Ford Fusion	2,2	Honda Jazz	3,9	Toyota RAV 4	6,7	Mercedes SLK	8,3	Mercedes SLK	11,7
Mazda 3	2,7	Audi A8	4,3	Mercedes SLK	6,8	Mazda Demio	8,4	BMW Z3	15,2
Ford Fiesta	2,7	Opel Meriva	4,4	Mazda Demio	6,9	Subaru Forester	8,6	Toyota Corolla	15,7
Porsche Boxster	2,8	Mazda 2	4,4	Toyota Yaris	7,8	Toyota Yaris	9,6	Mitsubishi Space Wagon	15,9
Subaru Forester	2,8	Toyota RAV 4	4,5	Mazda MX 5	7,8	Mazda MX 5	9,9	Toyota Carina	16,0
Durchschnitt 5 %*		Durchschnitt 9,3 %*		Durchschnitt 14 %*		Durchschnitt 18,3 %*		Durchschnitt 23,3 %*	

(1)) *) Der Prozentwert gibt an, bei wie vielen Autos dieser Baureihe schwere Mängel festgestellt wurden. Dabei handelt es sich um Beanstandungen, die nur durch eine Reparatur zu beheben waren, bevor es die begehrte Plakette gab.

Verlierer

2- und 3-jährige Autos		4- bis 5-jährige Autos		6- bis 7-jährige Autos		8- bis 9-jährige Autos		10- bis 11-jährige Autos	
Renault Espace	10,1	Citroën Saxo	16,7	Renault Scénic	20,9	Suzuki Wagon R+	24,5	Renault Mégane	30,2
Fiat Stilo	10,1	Renault Kangoo	17,0	Fiat Stilo/Bravo/Brava	21,1	Fiat Punto	24,9	Seat Leon/Toledo	30,3
Peugeot 407	11,2	Peugeot 106	17,1	Renault Kangoo	22,2	Renault Twingo	25,5	Skoda Felicia	30,3
Chrysler PT Crusier	11,5	Chrysler PT Crusier	18,0	Chrysler PT Crusier	23,9	Skoda Felicia	27,5	Alfa Romeo 145/146	31,8
Seat Arosa	11,5	Renault Laguna	19,3	Renault Laguna	24,5	Ford Ka	28,7	Renault Twingo	32,6
Kia Carnival	26,1	Kia Carnival	29,3	Kia Carnival	36,1	Alfa Romeo 145/146	30,0	Ford Ka	33,1

((2)) Die Tabelle zeigt, wie es um die Mängel der meistgefahrenen Autos im Alter von bis zu drei, fünf, sieben, neun und elf Jahren bestellt ist. Aufgeführt sind die jeweils ersten und letzten Typen mit der Quote der erheblichen Mängel in Prozent. Grafiken: Rosarius

Starten wie ein Benziner

Mit modernen Glühkerzen startet der Dieselmotor auch bei tiefen Temperaturen in allen Betriebssituationen schneller, sicherer und umweltfreundlicher.

Als Basis für die intelligente Glühkerze mit Brennraumdruck-Sensor dient ein robuster Heizstab aus dem Beru-Sofortstartsystem ISS. Der glüht nur in der Spitze. Fotos: Beru

In der kalten Jahreszeit trennt sich die Spreu vom Weizen: So mancher betagte Diesel-Motor will dann nicht so richtig durchstarten. Der Selbstzünder hat bekanntlich eine höhere Verdichtung und eine entsprechend stabilere Konstruktion als der Ottomotor. Im Gegensatz zum Benziner kann er auf Zündkerzen verzichten und entzündet sein Gemisch selbst. Um die dazu benötigte Temperatur auch unter ungünstigen Einsatzbedingungen wie etwa bei Frost zu erreichen, muss zusätzlich Wärme in den Brennraum eingebracht werden. Glühkerzen erweisen sich hier als entscheidende Helfer beim Start. Sie haben die Funktion, zusätzliche Energie für den Start zu liefern.

Die Glühkerze funktioniert wie ein Tauchsieder

Um dies zu erreichen, wird die elektrische Energie durch einen Wendelwiderstand in der Glühkerze geleitet, der sich dabei stark erhitzt (bis 1000° C) und das unter extremen Bedingungen. Die Zeiten langer Vorglühphasen von bis zu einer Minute gehören längst der Vergangenheit an.

Heute zählt die Schnelligkeit beim Startvorgang: Zündschlüssel umdrehen und starten wie ein Benziner. Für Glühkerzen bedeutet das Schwerstarbeit: Sie müssen die Temperatur in einer Sekunde von null auf 1000 Grad Celsius hochfahren und eine Nachglühphase von fünf bis sechs Minuten beibehalten. Als Spezialist in der Dieselkaltstarttechnologie bietet Beru ein breites Programm von Glühkerzen für nahezu alle Diesel-Pkw an. Eine wichtige Innovation der Ludwigsburger Diesel-Experten ist das elektronisch gesteuerte Glühsystem ISS, mit dem zwischenzeitlich immer mehr Diesel-Neufahrzeuge ab Werk ausgestattet werden. Innerhalb von zwei Sekunden auf 1100 °C startet der mit dem Instant Start System ISS ausgerüstete Dieselmotor so schnell wie ein Benziner.

Mittlerweile rollen die ersten Fahrzeuge mit ISS-Technologie zur Wartung in die Werkstätten. Günther Vogt, Abteilungsleiter Handel/Technik bei Beru, kennt aus der täglichen Praxis eine Vielzahl möglicher Ursachen für den Ausfall: „Wird ein Fahrzeug vor allem im Stop-and-go-Verkehr betrieben, kann dies zu Verkokungen zwischen Glühstab und Zylinderkopf führen. Die Glühkerze wird irgendwann zu heiß und erreicht so schneller ihre Verschleißgrenze. Außerdem sind immer wieder auch schlechte Diesel-Kraftstoffe, wie sie vor allem in Osteuropa noch aus den Zapfhähnen fließen, für Schäden an Glühkerzen verantwortlich.“ So deutet er Probleme beim Start, beim Warmlaufen, dazu eventuell vermehrter Rußausstoß bereits als erste Vorboten eines bevorstehenden Ausfalls. Besonders bei der Spannung mahnt er zur Vorsicht und ISS-Glühkerzen nie mit zwölf Volt zu bestromen. Die elektronisch gesteuerten ISS-Glühkerzen (GE-Typen) haben eine Aufheizzeit von nur ein bis zwei Sekunden und benötigen deutlich weniger Energie als herkömmliche Glühkerzen. Zu ihrer individuellen Ansteuerung werden statt des früher verwendeten Glührelais Leistungshalbleiter eingesetzt. Diese sind je nach Typ und Fahrzeughersteller auf Spannungen zwischen 4,4 und fünf Volt ausgelegt. Ein Test der Glühkerze mit einem herkömmlichen Glühkerzen-Testgerät ist deshalb nicht mehr möglich. So würde bei einer Bestromung mit zwölf Volt die ISS-Glühkerze durch Überspannung sofort

www.osram.de

1.58 OSRAM GmbH, CRM CC, 81536 München

Die für Direkteinspritzung optimierte Glühkerze des ISS-Systems setzt die aufgenommene Leistung im Kopfbereich noch effektiver um und braucht dabei im Vergleich zur Standard-Glühkerze nur etwa halb so viel Energie.

zerstört. Deshalb rät Vogt: „Vor dem Überprüfen einer Glühanlage mit einem Glühkerzen-Testgerät sollte man immer prüfen, ob ISS-Kerzen verbaut sind." Defekte ISS-Glühkerzen lassen sich durch eine Fehlermeldung auf dem Cockpit-Display oder in der Werkstatt mit Hilfe der Onboard-Diagnose (OBD) schnell feststellen.

In den Brennräumen moderner Diesel-Motoren ist die Hölle los. Wer derart enormen Bedingungen ausgesetzt ist, muss irgendwann ermüden. Glühkerzen sind deshalb Verschleißteile, die es bei Bedarf auszuwechseln gilt. Hat das Fahrzeug bereits 100.000 oder mehr Kilometer auf dem Tacho, rät der Experte wegen des oft erheblichen Ausbauaufwands gleich zum Austausch des kompletten ISS-Glühkerzen-Satzes. Die Erfahrung zeige, Glühkerzen erreichen meist kurz nacheinander ihre Verschleißgrenze. Wenn Anschlussleitungen und Stromschienen bereits entfernt sind, kommt der Wechsel des kompletten Satzes preiswerter, als wenn kurze Zeit später der Austausch weiterer Kerzen vorgenommen werden muss. Unabhängig von der Kilometerleistung hat Profi Vogt folgende Faustregel parat: „Bei einer Montagezeit von maximal vierienhalb Stunden für den Austausch der Kerzen, sollte man immer zum Ersatz aller Glühkerzen raten. Wechselt man defekte Glühkerzen einzeln aus, liegen Zeit- und Kostenaufwand bedeutend höher als beim Austausch des kompletten Satzes."

PSG: Die Entwicklung schreitet weiter voran

Mit über 90 Jahren Erfahrung kann der Ludwigsburger Automobilerstausrüster auf eine Reihe von Innovationen in der Diesel-Kaltstarttechnik verweisen und bietet ein breites Programm an Glühkerzen und elektronisch gesteuerten Schnellstartsystemen (ISS) für Dieselmotoren an. Bereits 1929 entwickelte man dort die erste Glühkerze und bis heute zahlreiche Patente von der selbstregelnden nachglühfähigen Glühkerze über das Instant Start System ISS bis zur Drucksensor-Glühkerze PSG. Ein Blick in die Produktionsabläufe im Ludwigsburger Glühkerzenwerk macht deutlich, mit welch hohem Aufwand dort die filigranen Starthelfer gefertigt werden. Die Qualität wird während des kompletten Produktionsablaufes und auch danach permanent überprüft.

Ab diesem Jahr gelten in Europa Euro 5-Grenzwerte, die den Ausstoß von Stickoxiden bei Dieseln auf 180 mg/km senken. Von 2014 an sind mit Euro 6 nur noch 80 mg/km gesetzlich gestattet. Um die künftigen Abgas-Grenzwerte für Diesel-Fahrzeuge zu realisieren ist eine Optimierung der motorischen Verbrennung erforderlich. Als einen Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel hat man bei Beru dazu die intelligente Drucksensor-Glühkerze PSG (die Abkürzung steht für Pressure Sensor Glow Plug) entwickelt. Die PSG misst mit einem integrierten Sensor den Druck im Brennraum und meldet diesen an die Motor-Steuerelektronik weiter. Die PSG hat die gleichen Maße wie eine ISS-Schnellstartglühkerze. Bei VW konnte man deshalb den Zylinderkopf des EU5-Motors mit entsprechender Gewindeabmessung (M10) problemlos für die neue US-Variante des TDI-Aggregats verwenden. „Durch eine exakte Erfassung des Zylinderdrucks lassen sich vor allem auch in den neuen Downsizing-Motoren höhere Spitzendrücke realisieren und damit Standardbrennverfahren problemlos an ihre Grenzen heranführen. Daraus resultieren höhere Motorleistung und höhere Effizienz", erklärt Vogt. Einen weiteren Vorteil sieht er in der zylinderselektiven Optimierung der Verbrennung. Damit sollen sich über die gesamte Motorlebensdauer Ungenauigkeiten in der Kraftstoffzumessung, Bauteiltoleranzen oder unterschiedliche Betriebsbedingungen kompensieren lassen. Zudem ist seinen Worten zu Folge eine langzeitstabile Emissionskontrolle darstellbar. Das Ludwigsburger Unternehmen produziert die Drucksensor-Glühkerzen für den neuen VW-TDI in aufwändiger Prozesstechnik am Stammsitz. Diese Produktionslinie umfasst insgesamt zwölf Funktionsstationen mit komplexen Füge-, Vergieß- und Laserschweißprozessen. Das innovative Konzept wird eine Schlüsselstellung im Bereich moderner Motoren einnehmen und trägt als Schlüsselkomponente einer geregelten Verbrennung zur Reduzierung von NO_x- und CO_2-Emissionen bei. Mittlerweile wurde es mit zahlreichen Innovationspreisen ausgezeichnet.

Jürgen Rinn

Fight the night.

Die neue OSRAM NIGHT BREAKER® – maximale Lichtstärke für maximalen Abverkauf.

Die Maximum-Performance-Lampe

Machen Sie mit Sicherheit mehr Umsatz: Empfehlen Sie die verbesserte OSRAM NIGHT BREAKER® – die stärkste Halogen-Scheinwerferlampe der Welt. Erhöhte Lebensdauer, bis zu 90 % stärkeres und bis zu 10 % weißeres Licht für blendfreie und entspannte Sicht. Für jedes Auto, jeden Lampentyp und jeden anspruchsvollen Kunden. Mehr starke Argumente auf www.osram.de

SEE THE WORLD IN A NEW LIGHT OSRAM

„Ein technisch anspruchsvolles Produkt wie ein Turbolader verlangt entsprechende Kompetenz in der Kfz-Werkstatt," sagt Ferdinand Ücker, Geschäftsführer bei BTS Turbo.
Fotos: Rinn

Das Verkaufsraumdisplay mit Prospekthalter bietet die Möglichkeit, aktuelle BTS-Flyer und Broschüren bereit zu stellen und vermittelt den Bezug zum Produkt Turbolader.

Turbos kommen voll in Fahrt

Der Turbolader-Markt boomt. Der Anteil an Motoren mit Turboladern nimmt auch im Ersatzteilgeschäft zu. BTS unterstützt die Werkstätten nicht nur mit Produkten, sondern auch mit technischer Kompetenz.

Allen an Technik Interessierten dürfte bekannt sein, ein Motor kann nur soviel leisten, wie er Brennstoff umsetzen kann. Das heißt, er muss genügend Luft im Brennraum haben, damit er den Brennstoff überhaupt verbrennen kann. Entscheidend ist hier die Tatsache, dass es dabei auf die beteiligten Massen ankommt und nicht auf die Volumina. Wenn es also gelingt, in dasselbe Volumen mehr Luft-Masse hinein zu „quetschen", dann kann man auch mehr Brennstoffmasse einbringen und mit entsprechend höherer Leistungsentfaltung verbrennen. Wie kommt man nun dazu mehr Luftmasse in den Zylinder zu bringen? Mit einem Abgasturbolader können hohe Drehmomente und somit höhere Motorleistungen erzielt werden. Wärme- und Bewegungsenergie des Motorabgases werden somit genutzt, um die Abgasturbine des Turboladers anzutreiben, und die Abgasturbine betreibt den Verdichter. Dieser presst die angesaugte Luft dann zusammen.

Der Turboladermarkt wächst überproportional

Der Einsatz von Turboladern hat in den vergangenen Jahren rasant zugenommen und wird sich in Zukunft noch verstärken. Mit anderen Worten, der Turboladermarkt wächst, auch im Kfz-Aftermarket, sprich Ersatzteilgeschäft. Bei nahezu allen Dieselmotoren ist heutzutage der Turbolader eine unverzichtbare Komponente. Die Anzahl der turboaufgeladenen Fahrzeuge auf deutschen Straßen nimmt rasant zu, allein von den Rennertypen 1.9 TDI der VW-Gruppe rollen bereits rund 2,6 Millionen Autos über unsere Straßen. Im Jahr 2007 waren von den 3,148 Millionen neu zugelassenen Pkw fast die Hälfte mit einem Dieselmotor ausgerüstet, davon hatten 99,2 Prozent einen Turbolader an Bord.

Auch die benzingetriebenen Fahrzeuge profitieren von der Ladertechnologie. Durch Downsizing-Konzepte werden der Kombination aus Direkteinspritzung und Turboaufladung große Potentiale bescheinigt. Wurden 2004 für Europa insgesamt 910.000 Turbolader für Ottomotoren produziert, sollen es in diesem Jahr schon 1,5 Millionen sein. Die Turboladerhersteller sprechen von jährlichen Produktionssteigerungen von 30 bis 35 Prozent. So fertigte Garrett 2007 noch neun Millionen Turbos, bis zum Jahr 2012 schätzt man dort, werde sich die Produktion nochmals verdoppeln.

„Ein technisch anspruchsvolles Produkt wie ein Turbolader, das ein wesentlicher Bestandteil eines hochentwickelten Antriebssystems ist, verlangt im Schadensfall entsprechende Kompetenz in der Kfz-Werkstatt", macht Ferdinand Ücker, Geschäftsführer bei BTS Turbo, deutlich. BTS gilt als einer der führenden Anbieter für Abgasturbolader im freien Ersatzteilmarkt und für Neu- sowie Austausch-Turbolader für alle Anwendungen und alle Marken. Neben Ladern für Pkw, Lkw, Baumaschinen, Industrie, Landwirtschaft, Sport und Tuning liefert das in Weilheim/Bayern ansässige Untermnehmen auch komplette Anbau- und Montagesätze. Im Lieferprogramm werden die Turbolader der Hersteller IHI Charging Systems International, BorgWarner Turbo&Emissions-Systems mit KKK und Schwitzer, Garrett, Mitsubishi und Holset gelistet. „Das Knowhow unserer engagierten Mitarbeiter mit langjähriger Erfahrung kommt unseren Kunden zu Gute. Der Handels- und Werkstattkunde erhält alles aus einer Hand, wenn es um Kompetenz rund um den Verbrennungsmotor geht. Insbesondere die Information der Werkstätten ha-

Motoren
Zylinderköpfe
Turbolader
Diesel-Einspritzpumpen
Schalt-Getriebe

Für PKW und Transporter
generalüberholt im Tausch
Qualitätsprodukte
vom europäischen Hersteller

VEGE®

Bezugsquellennachweis über
Händler in Ihrer Nähe:
VEGE-Motoren GmbH
Ohmstr. 6 · 97076 Würzburg
Tel. (0931) 66096-0 - Fax -70
E-Mail:
verkauf.de@vegemotoren.com
Internet: www.vege-motoren.de

NEU
Turbolader im Tausch

Der Turbolader wird mehr und mehr zum technologischen Hight-Tech-Produkt. Turbinendrehzahlen von bis zu 200.000 Umdrehungen in der Minute und Temperaturen von bis zu 850° C sind keine Seltenheit. Foto: BTS

Der Anteil an Motoren mit Turboladern wird auch im Ersatzteilgeschäft in den nächsten Jahren ansteigen und Werkstätten, die sich dieser Thematik widmen, ein riesiges Potential bescheren.

ben wir uns auf die Fahnen geschrieben. Wir sehen uns hier in der Funktion des technischen Ratgebers gefordert, wenn es um den Turbolader geht," sagt Ücker. So hält man dort für Mitarbeiter im Verkaufsinnen- und Außendienst des Großhandels neben Werbemitteln für Handel und Werkstätten ein umfangreiches Verkaufsförderungsprogramm mit Technikschulungen sowie Fehlererkennung und -behebung, Turbo-News, Technik-Ratgebern und so weiter vor. Das ist schon deshalb wichtig, weil sich viele freie Werkstätten anscheinend nicht oder nur ungern mit dem Thema Turbolader auseinandersetzen. Rund 80 Prozent des Ersatzbedarfes wird laut Ücker hier im markengebundenen Bereich abgedeckt.

Dabei sieht er hier ein Riesenpotential für Werkstätten, die sich dieser Thematik widmen. Neben der nicht unbeträchtlichen Marge für das Ersatzteil fallen zwischen drei und fünf Stunden Arbeitszeit sowie Verbundkomponenten wie Öl- und Luftfilter, Leitungen, eventuell der Ladeluftkühler und diverse Anbauteile an, die ebenfalls gewechselt werden müssen. „Dass hier ein riesiger Reparaturmarkt schlummert, müssen wir den Betrieben immer wieder vor Augen führen. Deshalb ist das technische Marketing für Handel und Werkstätten ein Erfolgsbaustein von BTS,"lautet sein Fazit. Im Laufe der Zeit sind auch die Ansprüche an die modernen Turboladergenerationen enorm gestiegen. Da machte es für DaimlerChrysler und dem führenden japanischen Turbladerhersteller IHI Charging System International Sinn, im Mai 2001 ein Joint Venture zu gründen. Sitz und Entwicklungszentrum des Unternehmens ist in Heidelberg, wo sich unter anderem auch die Versuchs- und Prototypenentwickungsabteilungen befinden, sowie Sales und Marketing. Neben Produktionswerk in der Nähe von Mailand wurde unlängst in Arnstadt bei Erfurt die Produktion im neuen Werk mit 400 Mitarbeitern gestartet. In der der zweiten Ausbaustufe wollen dort dann rund 800 Mitarbeiter zwei Millionen Turbolader jährlich produzieren, weiß Ücker und freut sich, dass BTS als exklusiver Vertragspartner den Kfz-Aftermarket aufbauen und beliefern kann. Die Produktpalette reicht vom kleinen Smart bis zum Nkw mit 400 Kilowatt Motorleistung. „Wir sehen die Qualität als höchste Priorität an", stellt Ücker unmissverständlich klar.

Das wiederum erfordert auch einige Anstrengungen im Aftermarket, denn mit der Bereitstellung des Produktes ist es hier nicht getan. Deshalb hat ICSI bereits 2005 die Generalvertretung für den Servicemarkt in Deutschland, Österreich und der Schweiz an BTS in Weilheim übertragen. Das wiederum hat den Vorteil, dass die Werkstätten als Kunden nicht nur produktseitig, sondern auch in den Bereichen Logistik, Produktschulung sowie Montageequipment erstklassig unterstützt werden können. Beim Turbospezialisten BTS hat man daher Tipps zur Montage und Fehlererkennung, Anbau- und Montagesätze für jeden einzelnen Turbolader parat sowie, und das ist ganz wichtig, ein spezielles Additiv zur Erstbefüllung des Laders, das dem Trockenlauf der Lagerteile beim Erststart vorbeugen soll. Mit anderen Worten, BTS unterstützt die Kfz-Werkstätten mit Kompetenz und Knowhow.

Jürgen Rinn

Infos in Kürze

BTS ist einer der führenden Anbieter für Abgasturbolader im freien Ersatzteilmarkt bei Neu- und Austausch-Turboladern für alle Anwendungen und alle Marken.

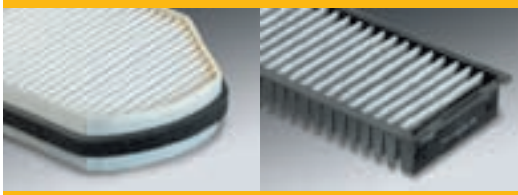
BTS GmbH
Paradeisstrasse 56
82362 Weilheim
Tel.: 0881 / 627-300
Fax: 0881 / 627-311

www.bts-turbo.de

Innenraum-Filter

Machen Sie die BigPoints!

BigX-Innenraum-Filter in Erstausrüsterqualität.



Punkten Sie bei Ihren Kunden mit den unschlagbaren Vorteilen der BigX-Innenraum-Filter:

- filtern lungengängige Feinstäube und Rußpartikel aus
- schützen mit Aktivkohle-Element zusätzlich vor schädlichen Gasen (Ozon, Stickoxide) und unangenehmen Gerüchen
- steigern die Konzentrationsfähigkeit durch bessere Belüftung
- garantieren hohe Filterleistung über die gesamte Lebensdauer
- sind leicht zu wechseln (detaillierte Einbauanleitung)

BigX-Filter im Vertrieb von Quinton Hazell Deutschland GmbH
Tel. 02303/673-5 · www.quintonhazell.de

Innere Werte

Filter-Evolution: Beim Ölwechsel denkt kaum ein Mechaniker daran, dass es sich bei einem modernen Ölfilter inzwischen um ein High-Tech-Produkt mit vollsynthetischem Innenleben handelt. Fotos: Mahle

Lange Wartungsintervalle, strenge Abgasgrenzwerte sowie neuartige Kraft- und Schmierstoffe fordern von den Filterherstellern immer wieder neue Lösungen. Die Filterspezialisten von Mahle verraten Details über das Innenleben moderner Ölfilter.

Nicht nur die Elektronik-Entwickler sind mit jedem neuen Fahrzeugmodell immer wieder aufs Neue gefordert, mit Innovationen zu glänzen und den technischen Fortschritt mit neuen Produkten voranzutreiben. Auch in anderen Bereichen des Automobils gilt es, mit dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und sich den ständig ändernden Bedingungen und Anforderungen anzupassen.

Dies trifft insbesondere auch für die Entwicklungsingenieure bei den Filterherstellern zu, die sich um so scheinbar banale Dinge wie den Ölfilter kümmern. Denn ist dieser aufgrund der stetig steigenden Anforderungen seinen Aufgaben nicht mehr gewachsen, kann dies schnell das frühzeitige Aus für den Motor bedeuten.

Hohe Anforderungen

Kaum ein Mechaniker denkt im Werkstattalltag daran, dass es sich bei dem Ölfilter, den er gerade mit viel Routine innerhalb der turnusmäßigen Inspektion erneuert, mittlerweile um ein High-Tech-Produkt handeln könnte. Doch lange Wartungsintervalle, variable Ventiltriebe, aufgeladene Motoren, Downsizing, neue Verbrennungsverfahren, geänderte Kraft- und Schmierstoffe sowie stetig strengere Abgasgrenzwerte haben diesen dazu gemacht.

Die sich permanent ändernden Rahmenbedingungen sind deshalb eine stete Herausforderung für Filterhersteller wie Mahle in Stuttgart. Die Spezialisten dort entwickeln immer wieder neue Filtermedien, welche nicht nur den hohen chemischen und thermischen Anforderungen moderner Motorenkonzepte gerecht werden, sondern auch Aspekte wie die aschearme, umweltfreundliche Entsorgung berücksichtigen und dabei auch noch ein günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis berücksichtigen. Bei der Ölfilter-Konstruktion etwa geht die Tendenz zu immer feineren Filtermedien und vollsynthetischen Filterelementen. „Denn nur durch noch filigranere Filterfasern lassen die Filterfläche und damit der Abscheidegrad und die Ölreinheit erhöhen“, erklären die Spezialisten.

Im Vergleich zu früher müssen moderne Ölfilter ein Vielfaches an Schmutz aufnehmen, feinere Partikel abscheiden und dabei noch länger funktionsfähig bleiben, was die Anforderungen an die Aufnahmekapazität und Materialbeständigkeit weiter erhöht, erklären die Experten. Gleichzeitig sind die Ölfilter-Entwickler aber auch gefordert, immer kompaktere Außenmaße zu realisieren, da die Motorenbauer den Filterherstellern immer weniger Platz zugestehen.

Herausforderung: lange Wechselintervalle

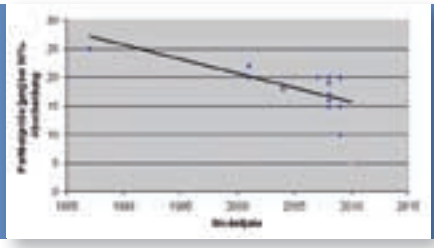
Eine Forderung vieler Automobil- und Motorenhersteller ist die weitere Verlängerung der Wechselintervalle. In den vergangenen zwei Jahrzehnten haben sich diese mehr als verdreifacht, so dass inzwischen ein Ölfilter erst nach durchschnittlich 30.000 Kilometern auszutauschen ist. Ein Trend, der sich nach der Überzeugung der Experten von Mahle weiter fortsetzen wird – vorangetrieben durch die Entwicklung von Ölzustandssensoren und optimierten vollsynthetischen Schmierstoffen. „Im Gegenzug dazu werden viele Ölfilter hochwertiger, so dass die Werkstatt die längeren Wechselintervalle durch höhere Stückerträge kompensieren kann“, erklären die Experten.

Harte Einsatzbedingungen

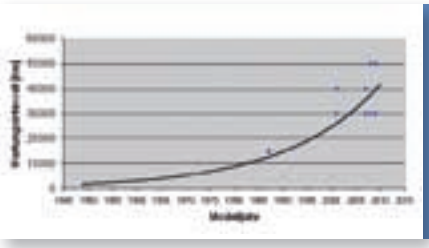
Ein weiterer Aspekt, auf den die Entwickler bei künftigen Filtergenerationen achten müssen, ist der zunehmende Einsatz alternativer Kraftstoffe beziehungsweise die vermehrte Zugabe solcher Produkte zu bestehenden Treibstoffsorten. Durch die Ansammlung von Biodiesel in Motorenöl etwa können bei hohen Temperaturen äußerst aggressive Bedingungen auftreten, die dem Filtermedium das Leben erheblich erschweren können.

Diese Belastungsfaktoren, allen voran die starke Nitration der Motorenöle,

Gefaltet und gewickelt: Anstatt mit Filterpapier oder Zellulosevlies sind moderne Ölfilter mit einem mehrlagigen Vlies aus Kunststofffasern bestückt, das selbst zehn Mikrometer kleine Partikel noch sicher zurück hält.



Eine Frage der Größe: Moderne Ölfilter müssen immer kleinere Partikel sicher zurückhalten. Die Grafik zeigt die Entwicklung der Filtereffizienz. Quelle: Mahle



Je länger, je lieber: Die Wartungsintervalle haben sich in den vergangenen 20 Jahren mehr als verdreifacht. Moderne Filtermedien müssen deswegen mehr Schmutz aufnehmen können und alterungsbeständig sein. Quelle: Mahle

haben unmittelbaren Einfluss auf das Filtrationsmedium und lassen dieses zunehmend verspröden. Und eben dieses Verspröden bestimmt letztendlich die Lebensdauer des Filters. Ist die Versprödungsgrenze erreicht, ist das Material ermüdet und funktionsunfähig. Selbst wenn der Filtereinsatz noch nicht vollständig verschmutzt ist, kann dieser keinen weiteren Schmutz mehr aufnehmen.

Vollsynthetisches Filtermedium

Die Spezialisten bei Mahle reagieren auf diese Entwicklung mit neuen Filtermedien, etwa einem vollsynthetischen Vlies aus Polyester. Dieses besitzt im Vergleich zu herkömmlichen Filtermaterialien eine deutlich höhere Resistenz gegenüber den verschärften Betriebsbedingungen (siehe dazu auch Tabelle auf Seite 20). Der neu entwickelte Ölfilter OX 345 D Eco ist, anstatt mit herkömmlichem Filterpapier oder Zellulosevlies, bereits mit diesem neuartigen, aus mehreren Lagen bestehenden Filtermedium aus Kunststofffasern bestückt.

Den Experten von Mahle zufolge lassen sich mit diesem Vollsynthese-Material sogar noch Partikel mit einer Größe von lediglich zehn Mikrometer (µm) zu 95 Prozent abscheiden, während herkömmliche Filtermedien bei dieser geringen Partikelgröße lediglich bis zu 40 Prozent schaffen.

Fertigungsverfahren angepasst

Doch um die neue Filtergeneration herstellen zu können, mussten die Stuttgarter Filterspezialisten auch bei den Produktions- und Verarbeitungsverfahren neue Wege beschreiten. So etwa sind bei beim neuen OX 345 D Eco die Endscheiben plastifiziert, um eine besonders hohe Dichtigkeit ohne Bypässe zu erreichen. Das bedeutet, dass bei dem neuen Filtertyp nicht wie bisher üblich an dieser Stelle Klebstoff zum Einsatz kommt, sondern die Materialien miteinander „verschweißt“ werden.

Zudem schützen zwei fixierende Bauchbinden aus Kunststoff die Falten des Filtermediums, um der gefürchteten Blockbildung entgegenzuwirken, welche den Experten zufolge die Filterleistung signifikant herabsetzen würde.

Zielgerichtet weiterentwickeln

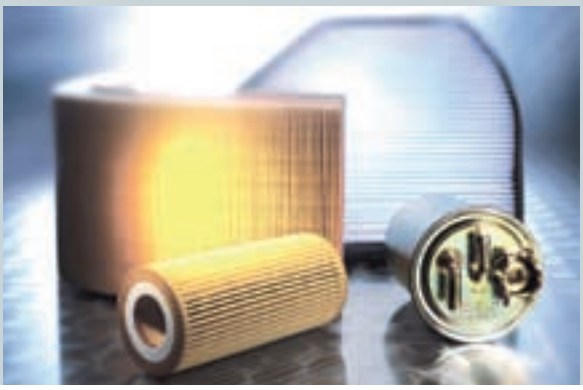
Um die künftigen Ansprüche an die Filtereffizienz und Ölreinheit erfüllen zu können, setzen die Filterentwickler bei Mahle vermehrt auf mehrlagige Filtermedien. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Faserquerschnitten, die für die Filtrationsleistung von großer Bedeutung sind. Mit kleineren Faserquerschnitten etwa lässt sich die Anzahl der Fasern pro Volumen steigern, was deutlich höhere Abscheidegrade und Schmutzkapazitäten bei gleichen oder sogar geringeren Druckverlusten zur Folge hat. Doch auch die Resistenz gegenüber alternativen Kraftstoffen wollen die Experten im Auge behalten.

Ob man den kommenden Filtergenerationen dann ihre inneren Werte auf den ersten Blick ansieht, wird sich zeigen.

Klaus Kuss

Zelluloseabasierende Filtermedien	Vollsynthetische Filtermedien
Standardanwendung	Langzeitanwendung
Serviceintervall von bis zu 30.000 km	Serviceintervall von mehr als 30.000 km
Polyesterfaser zur Verbesserung der Haltbarkeit	Hohe Resistenz gegen Versprödung und Filterdeformation
Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	Hohe spezifische Schmutzkapazität, sehr gutes Kaltstartverhalten

Medien-Wandel: Die Tabelle zeigt herkömmliche zellulosebasierende Filtermedien und neue, vollsynthetische Medien im Vergleich.
Quelle: Mahle



Mit dem Austausch verbrauchter Filter ist nicht nur eine Pannenursache mit oft teuren Folgekosten gebannt. Mit neuen Filtern für Luft, Öl und Kraftstoff springt der Motor wieder besser an, hat spürbar mehr Kraft, läuft runder, produziert weniger Schadstoff und konsumiert weniger Kraftstoff. Foto: Bosch

Dem Kfz-Aftermarket machen die langen Wechselintervalle zu schaffen. Qualität und Lebensdauer von Filtern spielen unter dem Gesichtspunkt neuester Motorentechnologien und der damit einhergehenden längeren Ölwechselintervalle eine entscheidende Rolle. Foto: Hengst

Mehr als nur Lieferanten

Die Filterhersteller liefern den Kfz-Werkstätten neben ihren Produkten auch Argumente und Impulse zur Unterstützung beim Filterverkauf. Wir haben uns bei einigen umgehört, wie deren Erfolgsrezepte dazu aussehen und welche Tipps man dort für das Werkstattgeschäft parat hat.

Aus Unkenntnis, falscher Sparsamkeit oder Gedankenlosigkeit werden Inspektionstermine von Kunden ignoriert und der längst fällige Öl- und Filterwechsel wird weiter hinaus geschoben. Damit kommt ein schleichender Prozess in Gang. Die Filter erfüllen zwar weiterhin ihre Aufgabe und halten Verunreinigungen zurück, die sich Schicht um Schicht sammeln, aber den Filter immer undurchlässiger werden lassen. Wenn zu wenig Luft oder Kraftstoff durchkommt, kann auch die intelligenteste Elektronik keine optimale Verbrennung zustande bringen: Der Motor verliert Leistung, springt schlechter an, verbraucht mehr Kraftstoff und produziert unnötig Schadstoffe. Gravierender noch sind die Folgen sträflich vernachlässigter Ölfilter. Ist die Schmutzaufnahmekapazität erschöpft, drohen kapitale Motorschäden, weil das Motorenöl dann nicht gereinigt werden kann. Hier ist der Einsatz des Fachmanns gefragt.

Mit dem Austausch verbrauchter Filter ist nicht nur eine Pannenursache mit oft teuren Folgekosten gebannt. Mit neuen Filtern für Luft, Öl und Kraftstoff springt der Motor wieder besser an, hat spürbar mehr Kraft, läuft runder, produziert weniger Schadstoffe und konsumiert weniger Kraftstoff. Schon durch die Kraftstoffersparnis macht sich das Wechseln fast von selbst bezahlt, das sollte man dem Kunden vor Augen führen. Deshalb bieten die Filterhersteller den Werkstätten nicht nur ihre Produkte für den Service am Kundenfahrzeug an, sondern liefern auch neue Ideen und nehmen Anregungen aus der Praxis der Kunden auf. So können Werkstatt und Filterhersteller gemeinsam ihren Erfolg aus der Zusammenarbeit ernten. Wir haben nachfolgend die Filterhersteller zum Aftermarket-Geschäft der Kfz-Betriebe befragt. Hier ist das Resultat. jr

1. Welche Filter produziert und vertreibt Ihr Unternehmen?

Hengst: *Filter, die für die Erstausrüstung entwickelt wurden, werden baugleich in das Aftermarket-Programm übernommen. Aus der Stärke der Erstausrüstung resultiert somit ein Produktsortiment, das optimal auf die Eigenschaften der jeweiligen Motoren abgestimmt ist. Dazu zählen Öl-, Kraftstoff-, Luft-, Innenraumfilter, Ölnebelabscheider, Wasserfilter, Lufttrockner und Ölfilterzentrifugen.*

Sogefi: *Luftfilter, Ölfilter, Benzin- und Dieselkraftstofffilter, Innenraumfilter, Hydraulikfilter sowie komplette Filtermodule, und integrierte Flüssigkeitsmanagementsysteme, Luftansaugsysteme, Ölnebelabscheider und innovative Vollkunststofflösungen zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes von Fahrzeugen.*

UFI Filters: *Luft-, Kraftstoff-, Ölfilter, Innenraumfilter, Hydraulikfilter.*

Mahle: *Wir konzipieren und fertigen mit und für unsere Kunden in der Automobilindustrie folgende Produkte: Komplette Luftansaugsysteme, Luftfilter, Innenraumluftfilter als reguläre Partikelfilter oder mit Aktivkohleschutzschild. Ölfiltermodule und Öl-Anschraubwechselfilter, Kurbelgehäuse-Entlüftungssysteme. Kraftstofffiltermodule, Kraftstoffwechselfilter und Kraftstoffleitungsfilter sowie Hydraulikölfilter und Lufttrockner für den Nutzfahrzeugbereich.*

Bosch: *Unser Unternehmen produziert und vertreibt die gesamte Palette an Pkw- und Nkw-Filter. Diese umfasst Kraftstofffilter für Diesel- und Benzinmotoren sowie Öl-, Luft- und Innenraumfilter.*

Mann+Hummel: *Unser Unternehmen produziert und vertreibt Luft-, Öl-, Kraftstoff- und Innenraumfilter. Auch für die besonderen Anforderungen der Filtration von Biokraftstoffen bietet Mann-Filter optimale Lösungen, zum Beispiel Kraftstofffilter mit Multigrade-Medien. Neben Luft-, Öl-, Kraftstoff- und Innenraumfiltern bietet das Produktprogramm auch Trockenmittelboxen für pneumatische Bremssysteme von Nutzfahrzeugen, Wasserfilter für den Kühlmittelkreislauf, Getriebeölfilter, das Dieselvorfiltersystem PreLine sowie Lenkhydraulikfilter.*

2. Für welche Fahrzeuge sind die Filter vorgesehen?

Hengst: *Dem freien Ersatzteilmarkt bietet Hengst ein komplettes Filtersortiment für alle gängigen Motorentypen – vom kleinsten Pkw- bis zum schweren Lkw-, Schiffs- oder Stationärmotor.*

Sogefi: *Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Lkw, Land- und Baumaschinen, Industrieanlagen.*

UFI Filters: *Filter für Motorrad, Pkw, Nkw, Bagger, Busse, Landmaschinen.*

Mahle: *Unsere Produktpalette der Marken Mahle-Filter und Knecht ist den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten entsprechend komplex. Sie reicht von motornahen Luft-, Öl- und Kraftstofffiltern für Pkw, Nfz, Land- und Baumaschinen sowie Motorrädern, über Filter für den Fahrzeuginnenraum bis zu Lufttrockner-Patronen für Nutzfahrzeuge.*

Bosch: *Das aktuelle Bosch-Filterangebot für den europäischen Markt umfasst rund 1700 Kraftstoff-, Öl-, Luft- und Innenraumfilter. Damit können wir für rund 95 Pro-*

MAHLE

Driven by performance

QUALITÄT KOMMT NIEMALS AUS DER MODE.

Aber sie bekommt neue Impulse. Highlights der aktuellen Filtermode sind beispielsweise hochwertige Zellulosefasern, aufwendige Imprägnierungen, speziell entwickelte Faltengeometrien, eigens entwickelte Nockungen und – brandaktuell jetzt in der Erstausrüstung – Filter in Wickeltechnik, entwickelt zur Bauraumoptimierung. Ebenfalls voll im Trend: Öko-Ölfilter-Einsätze, die voll veraschbar und damit umweltfreundlich sind. Mehr über die aktuelle Filtermode finden Sie auf **www.mahle-aftermarket.com**

MAHLE ORIGINAL

PERFECT CIRCLE

KNECHT

MAHLE Filter

zent aller Pkw in Europa den passenden Filter liefern. Unser Programm wird kontinuierlich aktualisiert und auf Basis der neu auf dem Markt erscheinenden Fahrzeugmodelle erweitert. Neu ist, dass wir ab März 2009 für rund 95 Prozent aller Nutzfahrzeuge die gesamte Filter-Range anbieten. Zusätzlich bieten wir speziell für das Heavy-Duty-Segment Denox-Filter für das Bosch-Denoxtronic-System an. Hierbei handelt es sich um ein Abgasnach-Behandlungssystem, welches Dieselemissionen um 85 Prozent und den Dieselverbrauch um fünf Prozent senkt.

Mann+Hummel: Die Filter sind für Pkw, Transporter, leichte und schwere Lkw, Busse, Bau- und Landmaschinen, Förderfahrzeuge, Motorräder, ATVs und Quads, aber auch für Kompressoren, Schiffe und Boote vorgesehen.

3. Wie wickelt Ihr Unternehmen den Vertrieb der Filter ab?

Hengst: Hengst verkauft in Deutschland die Filter ausschließlich an Großhändler.

Sogefi: Der Vertrieb erfolgt über den Teilefachhandel. Darüber hinaus ist die Sogefi-Gruppe auch auf europäischer und internationaler Ebene bei namhaften Einkaufskooperationen etabliert.

UFI Filters: Importeure, die wiederum an den Fachgrosshandel/Fachhandel verteilen, diese geben die Filter dann zur Werkstatt weiter.

Mahle: Für gewöhnlich liefern wir unsere OE-Produkte direkt an die nationalen und internationalen Automobil- und Motorenhersteller. Im Bereich Aftermarket arbeiten wir weltweit mit Werksvertretern und Großhändlern zusammen, die unser gesamtes Sortiment an die Kfz-Teile-Fachhändler weiterleiten.

Bosch: Im Aftermarket werden Bosch-Filter zum überwiegenden Teil über den freien Teilegroßhandel vertrieben. Bosch-Filter sind auch in Fachmärkten, Supermärkten und Baumärkten erhältlich.

Mann+Hummel: Der Vertrieb von Mann-Filter für den unabhängigen Ersatzteilemarkt erfolgt über den Großhandel an die Werkstätten und den Einzelhandel. Dank unserer weltweiten Logistikexperten werden Aufträge zügig und individuell bearbeitet und mit nahezu 100 Prozent Lieferfüllung ausgeliefert.

4. Mit welchen Mitteln können Sie die Werkstätten bei der Vermarktung der Produkte unterstützen?

Hengst: Produktschulungen durch den Außendienst, Mitreisen durch den Außendienst, Werksbesichtigungen, Verkaufsförderungsunterlagen, Print- und Online-Kataloge, Produktinformationen über neue und auslaufende Filter.

Sogefi: Dem Großhandel wird ein umfassendes Unterstützungsprogramm an Verkaufshilfen geboten, das den Vertrieb an die Werkstätten unterstützt, zum Beispiel technischer Support durch Schulungen, Umfangreiche Produktleaflets, Einbauanleitungen (auch bebildert). Vertriebliche Unterstützung durch Aufklärungskampagnen (zum Beispiel Innenraumfilter), Verkaufsaktionen, Werbung, Informationen über die Erstausrüstungserfolge der Sogefi-Gruppe und damit über die Qualität der Filterprodukte.

UFI Filters: Außer den gängigen Unterlagen zum Auffinden der richtigen Produkte wie Kataloge – Tecdoc, hat UFI ein eigenes Internet-Suchprogramm. Außerdem erfolgen Produktschulungen für Werkstätten im Hause unserer Vertriebspartner, von technischen Dokumentationen über einzelne Produkte bis zum kompletten Nachschlagewerk über Grundlagen der Filtrationstechnik mit Informationen zum Filterbau, Qualitätsunterschiede, Materialien und einer Reihe von Praxistipps für die Werkstatt, die gratis bei uns oder über unsere Importeure zu beziehen sind.

Mahle: Wir unterstützen Werkstätten und den Fachhandel traditionell mit einer Reihe von Informationsmedien und auch durch Schulungen, Fachvorträge sowie technische Publikationen. Der Knowhow-Transfer findet bei Mahle über eigens geschulte Außendienstmitarbeiter statt, die unsere Kunden auch vor Ort individuell beraten.

Bosch: Zur Verkaufsunterstützung stellen wir verschiedene Werbemittel zur Verfügung wie Poster, Thekendisplays, technische Broschüren und Einbauanleitungen. Zusätzlich gibt es spezielle Verkaufs- und Saisonaktionen. So ist beispielsweise für das Frühjahr 2009 ein Werbepaket speziell zum Innenraumfilterwechsel geplant. Der Bosch-Filterkatalog wird jährlich aktualisiert mit allen aktuellen Filtertypen und detaillierte Verwendungsangaben. Für alle Fragen rund um Bosch-Filter steht unsere technische Hotline zur Verfügung, Tel. 0900-1-94 2010

Mann+Hummel: Wir stehen unseren Kunden mit sechs Service-Versprechen zur Seite. Für jedes Segment hat Mann-Filter einen eigenen Katalog, mit zuverlässigen Liefer- und Logistikprozessen nahezu 100 Prozent Lagerverfügbarkeit und Lieferbereitschaft, elektronisches Bestellwesen, individuelle Kundenbetreuung. Unsere direkten Kunden werden von unseren Key-Account-Managern persönlich betreut, ob telefonisch oder vor Ort. Kompetente Fachleute stehen in unserem Customer-Service-Center mit Rat und Tat zur Seite. Das personalisierte Kundenportal im Internet bietet neben tagesaktuellen Informationen zu Aufträgen, Umsätzen und Versanddokumenten auch verkaufsunterstützende Informationen zu Produktneuheiten, Kampagnen und technischen Entwicklungen sowie wertvolle technische Informationen für Trainings. Im Downloadcenter liegt ein umfangreiches Spektrum an Bildern und Logos für unsere Kunden bereit.

5. In welcher Form stellen Sie Informationen zur Verfügung?

Hengst: In Form von Printmaterialien als Kataloge oder digital als Online-Produktinformationen, Onlinekataloge und so weiter.

Sogefi: Sowohl als Printmedien wie auch in digitaler Form (CD/Internet)

UFI Filters: gedruckt oder per CD-ROM oder auf unserer Internetseite www.ufifilters.com; UFI-Web-Katalog: https://217.141.19.68/uficat

Mahle: Dem Fachhandel werden jährlich aktualisierte Printkataloge und CD-ROMs mit dem kompletten Filterprogramm zur Verfügung gestellt. Für den tagesaktuellen Informationsbedarf findet man unseren Online-Katalog unter www.mahle-aftermarket.com. Bei der Verkaufsraumgestaltung hilft Mahle durch Verkaufsförderungsmaterial wie zum Beispiel Aufkleber, Poster, Flyer und ähnlichem.

Bosch: Informationen zu Bosch-Filtern und Verwendungsdaten werden in Form von Broschüren, als gedruckte Kataloge, im Internet unter www.werkstattportal.bosch.de, in unserem elektronischen Katalog eCat, und in Tecdoc zur Verfügung gestellt. In der Bosch-Werkstattsoftware ES[tronic]I sind die Bosch-Filter ebenfalls integriert.

Mann+Hummel: Kataloge, Verkaufsförderung, Customer-Service-Center, Kundenportal wie schon in der vorangegangenen Antwort erklärt.

6. Welche Tipps können Sie Werkstätten in Sachen Filter geben?

Hengst: Um eine optimale Betriebssicherheit des Motors garantieren zu können, muss jeder Filter regelmäßig gewechselt

werden. Die richtige Wartung und die Verwendung von Filtern in Erstausrüster-Qualität garantieren eine optimale Motorleistung und verringern unvorhergesehene Betriebsausfälle. Ein nicht fachgerechter Filterwechsel und die Verwendung falscher beziehungsweise qualitativ minderwertiger Filter können die Lebensdauer eines Motors drastisch verkürzen. Maßgebend für die Wartungsintervalle sind die Richtlinien des jeweiligen Fahrzeugherstellers. Oftmals sind die Qualitätsunterschiede von außen nicht direkt erkennbar, daher wird empfohlen, nur Filter und Filtereinsätze zu verwenden, deren einwandfreie Qualität gewährleistet ist.

***Sogefi:** Nur Markenware verwenden und besonders auf eventuell angebotene Fälschungen achten. Denn minderwertige Filter halten nur etwa ein Fünftel der Laufleistung des Originals, verstopfen schneller, sind weniger dicht und druckbeständig. Zudem sollte man die Potenziale beim Verkauf von Innenraumfiltern nutzen. Vielen Fahrzeugbesitzern ist nicht bewusst, dass eine regelmäßige Wartung des Belüftungs-Systems und der Austausch des Innenraumfilters nahezu ebenso wichtig sind, wie die der Bremsanlage. Aufklärung über Funktion und Nutzen von Innenraumfiltern schafft Akzeptanz und weckt Bedarf. Denn Verbraucher sind mehr und mehr bereit, in ihre Gesundheit zu investieren, wie die jährlichen Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen. Nutzung der Einbauhilfen für Innenraumfilter, die schon im Bestellkatalog einen echten Zusatznutzen bieten: sie erlauben die Abschätzung des Aufwands beim Filterwechsel bereits im Vorfeld und sparen wertvolle Zeit beim Einbau.*

***UFI Filters:** Leider sind die negativen Auswirkungen von qualitativ minderwertigen Filterprodukten meist nicht mit sofortigen Konsequenzen verbunden, sondern längerfristig angesiedelt. Dennoch sollte die Werkstatt auf Qualitätsprodukte mit Provenienz aus dem europäischen Raum achten, da nur ein guter internationaler Markenname mit Erfahrung, im Falle von UFI-Filters über 30 Jahre, bei äusserlich manchmal kaum zu unterscheidenden Produkten, für ein qualitativ hochwertiges Produkt, beziehungsweise Produktinnenleben garantieren kann.*

***Mahle:** Als weltweit größter Hersteller von Pkw-Filtersystemen (Luft und Flüssigkeit) raten wir natürlich ausschließlich zum Kauf von geprüfter Ware in OE-Qualität. Bei allem Verständnis um gewünschte Einsparungspotenziale der Verbraucher in diesem Bereich sind die Nachteile von mangelhafter Produktqualität eklatant. Denn eine mangelhafte Produktqualität erhöht besonders bei motorennahen Filtersystemen den Verschleiß im Motor ganz erheblich, was letztlich um ein Vielfaches die Einsparungen beim Filterkauf übersteigt.*

***Bosch:** Moderne Hochdruck-Einspritzsysteme wie das Common Rail haben Diesel-Fahrzeuge immer sparsamer, leistungsfähiger, agiler und umweltschonender gemacht. Aufgrund der niedrigen Toleranzen dieser Präzisionstechnik wird Kraftstoff benötigt, der weitgehend frei von Verunreinigungen und Wasser ist. Neben dem regelmäßigen Filterwechsel nach den Vorgaben des Autoherstellers ist auch die Auswahl des richtigen Filtertyps von entscheidender Bedeutung. Hier sollte auf jeden Fall die Qualität im Vordergrund stehen. Ein Filter, der nicht den Ansprüchen moderner Einspritzanlagen entspricht, kann genauso wie ein vernachlässigter Filterwechsel zu vorzeitigem Verschleiß und Störungen am Einspritzsystem führen.*

***Mann+Hummel:** Der Filterwechsel sollte entsprechend den Einbauanweisungen und vorgeschriebenen Wartungsintervallen der Fahrzeughersteller durchgeführt werden. Sorgfältiges Beachten des Anzugsdrehmoments bei Wechselfiltern, der sachgemäße Einbau von Dichtungen, sauberes Arbeiten, ohne die Reinseite zu verschmutzen, haben natürlich großen Einfluss auf die Wirkungsweise eines Filters und damit auf ein zuverlässiges und betriebssicheres Fahrzeug. Wir raten den Werkstätten, die Kunden zu sensibilisieren und zu erklären, warum ein regelmäßiger Filterwechsel so unverzichtbar und warum ein Markenfilter die bessere Wahl ist. Deshalb sollte man dem Kunden einfach einmal einen verschmutzen Luft- oder Innenraumfilter zeigen. Dann wird schnell deutlich, dass der Filterwechsel wieder notwendig war.*

Druckvoll diagnostizieren – Ladedruckproblemen auf der Spur

— Geht einem modernen Turbomotor die Puste aus, muss nicht zwangsläufig der Lader defekt sein. Allerdings lassen sich bei geregelten Ladedrucksystemen viele Defekte nur mit dem Diagnosetester zielsicher aufspüren. Wie, hat amz auf der „Turbo-Academy“ des Turboladerspezialisten Motair erfahren.

Wissenstransfer: Turbos liegen im Trend. In eintägigen Praxistrainings vermitteln Trainer wie Thomas Trzebiatowski (rechts) von der HWK Stuttgart Werkstattfachleuten das erforderliche Knowhow. Fotos: Kuss

Kundenbeanstandungen, mit denen die Besitzer von Turbo-Fahrzeugen den Kfz-Fachmann konfrontieren, lauten üblicherweise „mangelhafte Motorleistung“, „zu geringe Endgeschwindigkeit“, „mangelndes Durchzugsvermögen“, „hoher Kraftstoffverbrauch“ oder „starkes Rauchen beim Beschleunigen“.

Doch nicht immer ist der Turbolader selbst die Ursache für den Werkstattbesuch, denn die galoppierende Elektronifizierung des Automobils hat auch vor dieser einst rein mechanischen „Luftpumpe“ nicht halt gemacht. „Spätestens, wenn die mechanischen Prüfungen kein greifbares Ergebnis oder gar ein „OK“ des Turboladers ergeben, schlägt die Stunde der Steuergerätediagnose“, weiß Thomas Trzebiatowski, Kfz-Meister und Ausbilder an der Handwerkskammer Stuttgart.

Trzebiatowski weiht im Auftrag des Kölner Turboladerspezialisten Motair (www.motair.de) interessierte Kfz-Fachleute in die Geheimnisse der Fehlersuche an Aufladesystemen ein (siehe dazu auch Info-Kasten auf Seite 27). Die amz-Redaktion hatte Gelegenheit, an einem solchen Tagesseminar teilzunehmen.

Duale Diagnose

Eingebunden in einen mehr oder weniger komplexen Regelkreis mit diversen elektronischen Sensoren und Stellgliedern verlangt die Fehlersuche an einem modernen, geregelten Ladedrucksystem mittlerweile mehr als den Einsatz eines einfachen Manometers, um den aktuellen Ladedruck auf einer Probefahrt unter Last zu festzustellen.

Mit dem Einzug der Elektronik ist die Fehlersuche am Ladedrucksystem und am Turbolader selbst nicht einfacher geworden, vielmehr teilt sich die Diagnose in die mechanische und die elektronische Fehlersuche auf. „Deshalb ist ein systematisches Vorgehen bei der Turbo-Diagnose besonders wichtig“, erläutert Trzebiatowski und empfiehlt, als erstes den Fehlerspeicher des Motormanagements auszulesen.

Doch nicht immer enthält dieser eindeutige Hinweise: Einträge wie „Ladedruck zu gering“ oder „Ladedruck – Regelgrenze unterschritten“ müssen nicht zwangsläufig auf einen „ausgelutschten“ Turbolader hinweisen. Auch ein fehlerhafter Luftmassenmesser, ein vom Marder verbissener Unterdruckschlauch der Ladedruckregelung oder ein schadhafter Ladedrucksensor können derartige Fehlercodes verursachen.

Reparieren vor diagnostizieren

Turbospezialist Trzebiatowski rät, zuerst alle von der Eigendiagnose eindeutig identifizierten Mängel abzuarbeiten und erst dann mit der weiteren Fehlersuche fortzufahren. „Nur wenn das Umfeld in Ordnung ist, führt eine Fehlersuche am Ladedrucksystem und dem Turbolader Erfolg“, sagt der Experte.

Für eine zielsichere Diagnose empfiehlt der Fachmann, Steuergeräte-Diagnose, Messtechnik und Funktionstests sinnvoll miteinander zu kombinieren und systematisch vorzugehen. Hilfestellung kann dabei auch die von Motair angebotene Diagnosematrix, die jedem neuen Turbolader beiliegt oder sich unter http://www.motair.de/downloads_motair herunterladen lässt, bieten.

Systematisch suchen

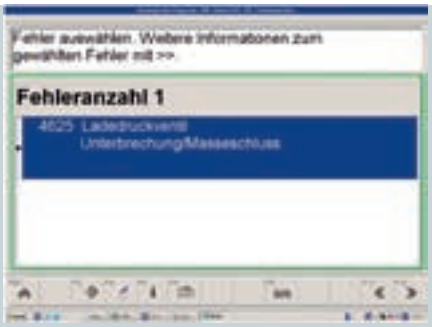
Als nächsten Prüfschritt empfiehlt der Turbo-Fachmann den Soll-Ist-Vergleich des Ladedrucks unter verschiedenen Lastbedingungen mit Hilfe des Diagnosegeräts. Weichen die Werte von den Herstellervorgaben ab, ist die Erfahrung des Diagnostizierenden gefragt, denn moderne Ladedrucksysteme bieten eine Vielzahl von Fehlermöglichkeiten, die sich vielfach nur mit guten Systemkenntnissen erschließen lassen. Darüber hinaus sollte sich der Fachmann auch vergewissern, ob es sich bei dem Fahrzeug nicht etwa um ein (chip)getuntes handelt, bei dem nicht nur die Ladedruckwerte von den Herstellerangaben abweichen können. „Denn auch eine künstlich erhöhte Kraftstofftemperatur kann den Ladedruck beeinflussen“, weiß der erfahrene Kfz-Meister.

Auch das Ladedruck-Regelsystem kommt als Fehlerquelle in Betracht. Dabei sollte der Fachmann immer den gesamten Regelkreis untersuchen – vom Ladedrucksensor über die diversen Magnetventile bis hin zum Ladedrucksteller. Beim Ladedrucksensor gilt ähnliches wie beim Luftmassenmesser: Vielfach verursacht nur ein grober Bauteilefehler einen eindeutigen Fehlerspeichereintrag, während sich marginale Messwert-Differenzen nur mit Hilfe der Istwert-Auslese oder dem Einsatz von Messtechnik aufdecken lassen.

Kombinierte Fehlersuche

Ob das magnetische Ladedruckregelventil korrekt funktioniert, lässt sich einfach und schnell mit einem Stellgliedtest feststellen. Zudem lassen sich Funktion und Ansteuerung des Magnetventils über das Messen des Taktverhältnisses – mittels Istwert-Auslese oder anhand des Oszilloskopbilds – prüfen. Als Nächstes steht die Verschlauchung der Ladedrucksteuerung auf der Agenda: abgefallene, undichte (Marderverbiss!) oder vertauschte Unterdruckschläuche können Fehlfunktionen verursachen.

Darüber hinaus muss der Ladedrucksteller mechanisch in Ordnung sein und sich dessen Regelstange leichtgängig und ohne zu haken bewegen, was sich problemlos mit Hilfe einer Handunterdruckpumpe prüfen lässt. „Eine verbogene



Systematisch suchen: Moderne Ladersysteme sind zunehmend elektronisch geregelt. Viele Fehler lassen sich daher mit einem Diagnosegerät schneller aufspüren als mit herkömmlichen, mechanischen Tests.

Schnelltest: Mit der Stellglieddiagnose lässt sich das Magnetventil für die Ladedruckregelung ohne Demontagearbeiten prüfen.

Drucklos: Der Soll-Ist-Vergleich während einer freien Beschleunigung zeigt, dass sich kein Ladedruck aufbaut. Zudem liegt der Wert für die angesaugte Luftmasse weit unter dem Soll, so dass auch ein defekter Luftmassenmesser als Ursache in Frage kommt.

Regelstange kann auf den vorausgegangenen Versuch, eine Schwergängigkeit zu beseitigen, hinweisen. Oder das Ergebnis eines unprofessionellen Tuning-Versuchs, den Ladedruck zu beeinflussen, sein“, berichtet Trzebiatowski.

Tücken moderner Systeme

Besondere Aufmerksamkeit erfordern nach den Erfahrungen des Turbo-Trainers auch die modernen Ladersysteme mit variabler Turbinengeometrie, so genannte VTG-Lader. Bei Ladedruckproblemen kommt dann auch der Verstellmechanismus der VTG in Frage.

Bei einem unterdruckgesteuerten Mechanismus lässt sich dessen Funktion ebenfalls mit einer Handunterdruckpumpe prüfen; bei elektrischen Ladedruckstellern dagegen ist eine Stellglieddiagnose angesagt, insbesondere bei Fehlerspeichereinträgen wie „VTG – Positionsgeber defekt“. „Unterdruckgesteuerte VTG-Ventile verfügen üblicherweise über drei Anschlüsse: „IN“, „OUT“ und „ATM“ (= Außenluft), wobei sich in letzterem ein kleiner Filter befindet. Ist dieser kleine Filter verstopft, kann dies die Schaufelverstellung behindern und zu einem Leistungsmangel führen“, verrät Trzebiatowski.

Tückisch kann sich nach den Erfahrungen des Kfz-Meisters allerdings auch eine fehlerhafte Abgasrückführung (AGR) erweisen. „Viele AGR-Systeme verkoken mit zunehmender Laufleistung. Die Ablagerungen betreffen dabei nicht nur das AGR-Ventil selbst und hindern es daran, korrekt zu schließen, sondern setzen insbesondere auch den Ansaugkrümmer zu. Dies verringert den Luftdurchsatz und führt aufgrund der damit verbundenen schlechten Zylinderfüllung zum Leistungsverlust. Dieser wird oftmals irrtümlich einem schadhaften Turbolader zugeschrieben“, warnt der Fachmann.

Klaus Kuss

AMZ-INFO

Praxistraining mit der „Motair Turbo-Academy“

In Zusammenarbeit mit verschiedenen Handwerkskammern bietet der Kölner Turboladerspezialist Motair Praxistrainings für Werkstattfachleute und Teiledienstspezialisten an. Inhalte dieser ganztägigen Intensivschulungen, die unabhängige Trainer abhalten, sind neben Grundbegriffen der Motorentechnik und der Aufladung vor allem auch der Aufbau des Abgasturboladers sowie Tipps zu Fehlersuche und Diagnose. Ein umfangreicher Praxisteil ergänzt die „Turbo-Academy“. Die Referenten gehen dabei auf typische Schadensbilder und Einflussparameter ein und geben Tipps zur korrekten Lader-Montage. An diversen Praxisstationen mit Diagnosegeräten und Messtechnik kann der Teilnehmer seine eben erworbenen Fehlersuchkenntnisse vertiefen. Mehr zu den Turbolader Praxistrainings gibt es auf der Motair-Homepage unter www.motair.de/schulungen_motair. kk

Zerstörerische Späne

Ein kapitaler Motorschaden nach dem Turbolader-Tausch kann banale Ursachen haben: Metallpartikel, die über den Ladeluftkühler eingedrungen sind. Die Experten von Behr Hella Service raten daher, bei mechanischen Laderschäden den Ladeluftkühler genau zu prüfen.

Kapitalschaden: Ein Fremdkörper hat das Verdichterrad des Turbos regelrecht abgefräst, die Späne sind im Ladeluftkühler gelandet. Über die Ansaugseite können die Partikel in den Motor eindringen und dort schweren Schaden anrichten. Fotos: Behr Hella Service

Moderne Turbo-Motoren, gleichgültig ob Diesel oder Benziner, stehen über einen weiten Drehzahlbereich „gut im Futter" – und wissen dabei mit moderatem Verbrauch und geringen Abgasemissionen zu glänzen. Doch das war nicht immer so: Erst mit der Einführung des Ladeluftkühlers ließen sich die Leistungsfähigkeit und der Wirkungsgrad von Turbomotoren weiter steigern.

„Mittlerweile sind fast alle modernen Turbo-Fahrzeuge mit einem Ladeluftkühler ausgestattet, so dass sich insbesondere auch freie Werkstätten über einen wachsenden Service- und Reparaturbedarf freuen dürfen", sagen die Servicespezialisten von Behr Hella Service (www.behrhellaservice.de) in Schwäbisch Hall. „Vor allem bei einem mechanischen Schaden am Turbolader sollte der Werkstattfachmann dem Ladeluftkühler seine volle Aufmerksamkeit schenken", empfehlen die Experten.

Kühle Luft für mehr Leistung

Einen wesentlichen Anteil an der gesteigerten Leistungsfähigkeit und der optimierten Abgasbilanz moderner Lader-Motoren hat zweifellos der Ladeluftkühler (LLK). Insbesondere bei dem von Motorenentwicklern zunehmend favorisierten Downsizing, mit dem sich aus kleinvolumigen Motoren ein Maximum an Leistung bei dennoch geringem Verbrauch herauskitzeln lässt, ist ein Abkühlen der Ansaugluft erforderlich. Denn durch die damit erzielte höhere Luftdichte steigen die Leistung und der Wirkungsgrad des aufgeladenen Motors. Zudem entstehen aufgrund der kühleren Ansaugluft weniger giftige Stickoxide.

Bewerkstelligen lässt sich dies, indem die vom Turbolader verdichtete, bis zu 150 °C heiße Luft Ansaugluft im Ladeluftkühler überschüssige Wärmeenergie abgibt, bevor sie in den Brennraum strömt. Das Abkühlen erfolgt entweder direkt über die Umgebungsluft, etwa mit Hilfe des deutlich kühleren Fahrtwinds (direkte Ladeluftkühlung), oder indirekt, indem das Motor-Kühlmittel der Ansaugluft die überflüssige Wärme entzieht (indirekte Ladeluftkühlung). Wegen der geringeren Systemkosten kommen bei Volumenmodellen im Pkw-Bereich überwiegend luftgekühlte LLK zum Einsatz, während im oberen Preissegment und bei Nutzfahrzeugen überwiegend kühlmittelgekühlte Varianten zu finden sind.

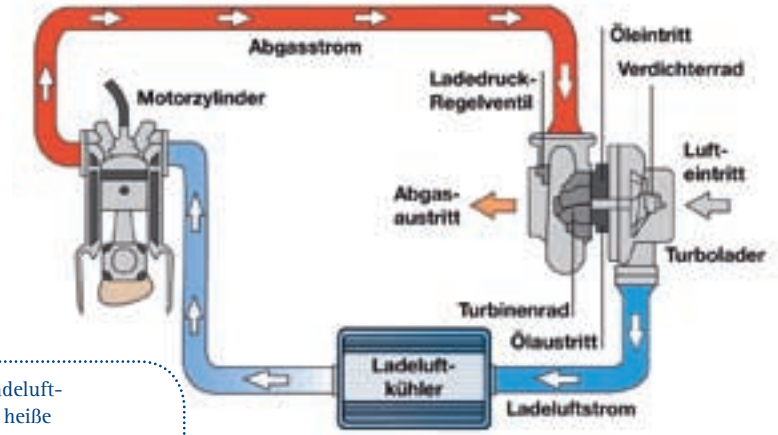
Klassische Ausfallursachen

Während bei einem indirekt arbeitenden Ladeluft-Kühlsystem das Kühlmodul nahe am Motorblock platziert ist, befindet sich bei einem direkt kühlenden System der LLK meist im unteren Frontbereich des Fahrzeugs – und ist damit weit weniger geschützt. Als Ausfallursachen – die meist einen deutlichen Leistungsmangel zur Folge haben – kommen daher Klassiker wie

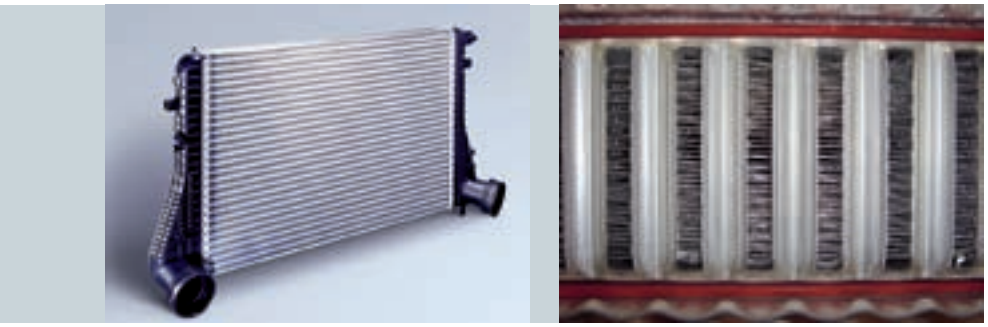
- äußere Beschädigungen durch Unfall oder Steinschlag;
- ein verminderter Luftdurchsatz aufgrund einer durch Insekten oder Straßenschmutz zugesetzten Kühler-Oberfläche;
- beschädigte, abgerutschte oder blockierte Schlauchleitungen;
- Falschlufteintritt beziehungsweise Kühlmittelverlust (bei direkter Ladeluftkühlung) durch Leckagen im Inneren des LLK;
- sowie ein mangelhafter Wärmeaustausch durch innere Verschmutzung (Motoröl, Kühlmittel, Kalk, Dichtmittelreste) in Betracht.

Neuer Ladeluftkühler verhindert Folgeschäden

Darüber hinaus gibt es weitere Defekte, die den Austausch eines LLK erforder-



Gekühlter Kreislauf: Vielen modernen Turbomotoren verhilft ein Ladeluftkühler zu mehr Leistung, indem er die vom Turbolader verdichtete, heiße Ansaugluft abkühlt, bevor sie in den Brennraum gelangt.



Empfindlich: Bei einem Turboladerschaden sollte der Werkstattfachmann unbedingt prüfen, ob Späne in das feine Kühlgeflecht des Ladeluftkühlers eingedrungen sind. Foto: Behr

Gefahr im Verzug: In den Turbulenzeinlagen des Kühlgeflechts können sich Metallpartikel sammeln. In einem solchen Fall ist der Ladeluftkühler unbedingt zu ersetzen.

lich machen. Diese stehen meist im Zusammenhang mit einem mechanischen Schaden des Turboladers. Bei einem solchen Schaden oder bei einer Ölundichtigkeit auf der Verdichterseite können sich Metall- und Schmiermittelrückstände im Ladeluftkühler sammeln.

„Dass es dadurch zu einer Blockade des Ladeluftkühlers kommen kann, bei der die Motorleistung sinkt, ist dabei noch das geringste Übel. Viel gravierender ist es, wenn das angesammelte Öl oder die Späne den Ladeluftkühler wieder verlassen und über den Ansaugtrakt in den Brennraum gelangen“, warnen die Experten von Behr Hella Service. Schon häufig sei auf diese Weise ein kapitaler Motorschaden entstanden: Im ersten Fall kann der Motor „durchgehen“, weil sich nach dem Lader-Tausch der Ladedruck wieder in vollem Umfang aufbauen kann und dieser das im LLK angesammelte Motoröl in den Brennraum reißt – wo es quasi als „zusätzliche Kraftstoffmenge“ wie in einem Nachbrenner verbrannt wird.

Ebenso fatal sind die Spätfolgen unbemerkt eingetragener Metallpartikel: Diese lösen sich nämlich vielfach zeitversetzt im Ladeluftkühler und gelangen dann in den Verbrennungsraum, wo sie einen kapitalen Motorschaden verursachen können „Um dem vorzubeugen, sind nach jedem Tausch des Turboladers der Ladeluftkühlers und die angrenzenden Anbauteile des Ladeluft-Kühlsystems eingehend zu prüfen und gegebenenfalls zu ersetzen“, raten die Schwäbisch Haller Servicespezialisten.

Spätschäden vorbeugen

Bei einem Turbolader-Tausch ist deshalb unbedingt die Schadensursache zu ermitteln und zu beseitigen, ansonsten besteht die Gefahr, dass der neue Lader innerhalb kurzer Zeit wieder ausfällt. Um dem vorzubeugen, empfehlen die Experten:

- die Luftführungen zwischen Turbolader und Ladeluftkühler sowie zwischen Turbolader und Ansaugkrümmer auf Verunreinigungen, Fremdkörper, Blockaden sowie Querschnittsverengungen zu prüfen;
- beschädigte, blockierte oder verschmutzte Luftführungs- und Anbauteile zu reinigen oder zu ersetzen;
- eventuell vorhandene Dichtungen der Luftführungen sowie der Kühlmittelanschlüsse (bei wassergekühltem LLK) zu erneuern;
- darauf achten, dass alle Verbindungselemente fest sitzen, keine Undichtigkeiten auftreten und ein Ansaugen von „Falschluft“ nicht möglich ist.

Darüber hinaus sollte der Kfz-Fachmann auch an Peripherieteile wie die Kurbelgehäuseentlüftung oder die Abgasrückführung denken.

Spülen problematisch

Das Reinigen des Ladeluftkühlers halten die Experten von Behr Hella Service allerdings für problematisch, vor allem wenn Späne im Spiel sind: „Es lässt sich nicht sicherstellen, dass sich – insbesondere bei Ladeluftkühlern mit Turbulenzeinlagen (siehe Bild oben) – sämtliche Metallspäne entfernen lassen. Das Risiko eines Folgeschadens aufgrund von Metallspänen, die sich später lösen und vom Motor angesaugt werden, ist zu groß.“ Ein Reinigen des Ladeluftkühlers sei nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn sich lediglich Öl im Ladeluftkühler angesammelt hat.

Überdies ist das Spülen meist recht aufwändig, vor allem bei üppig dimensionierten Anschlussleitungen, wie sie bei Nutzfahrzeugen zu finden sind. Außerdem gibt es nur wenige Spülmedien, die geeignet und von den Fahrzeug- beziehungsweise Komponentenherstellern freigegeben sind. „Ungeeignete Spülflüssigkeiten können zu Materialschäden führen und Gewährleistungsansprüche gefährden“, warnen die Experten. „Darüber hinaus schreiben viele Fahrzeughersteller den Austausch des Ladeluftkühlers bei einem mechanischen Schaden des Turboladers sowieso explizit vor“, so die Schwäbisch Haller Turbo-Spezialisten.

Klaus Kuss

Schweißtechnik
Batterieservice
Karosseriereparatur

GYS

Französischer Hersteller
seit 1964

Immer startklar in der Kfz-Werkstatt

Automatik-Batterielader

Floating-Modus
überwachungsfrei

GYSTECH 3800
12V 1,2 - 60 Ah
€ 48,60,-
exkl. MwSt.

GYSTECH 7000
12V 24V 14 - 130 Ah
€ 94,50,-
exkl. MwSt.

Karosserie-Instandsetzung
MIG Schweißen / MIG Löten

TRIMIG 205 - Paket schweißbereit

ideal für Kfz Karosserie - Reparatur

15 - 205 A

für Drahtrollen Ø 200 / 300 mm

empfohlen von führenden Kfz-Herstellern

Inklusive umfangreiches Zubehör:

1 Marken Schweißbrenner
1 Automatik Schweißschutzhelm
1 MIG / MAG Drahtzange
1 Drahtrolle 0,8 mm Stahl 5 Kg
1 Gasflaschenhalter
Brenner Zubehör-Kit MB15

€ 990,-
exkl. MwSt.
~~€ 1.326,70,-~~

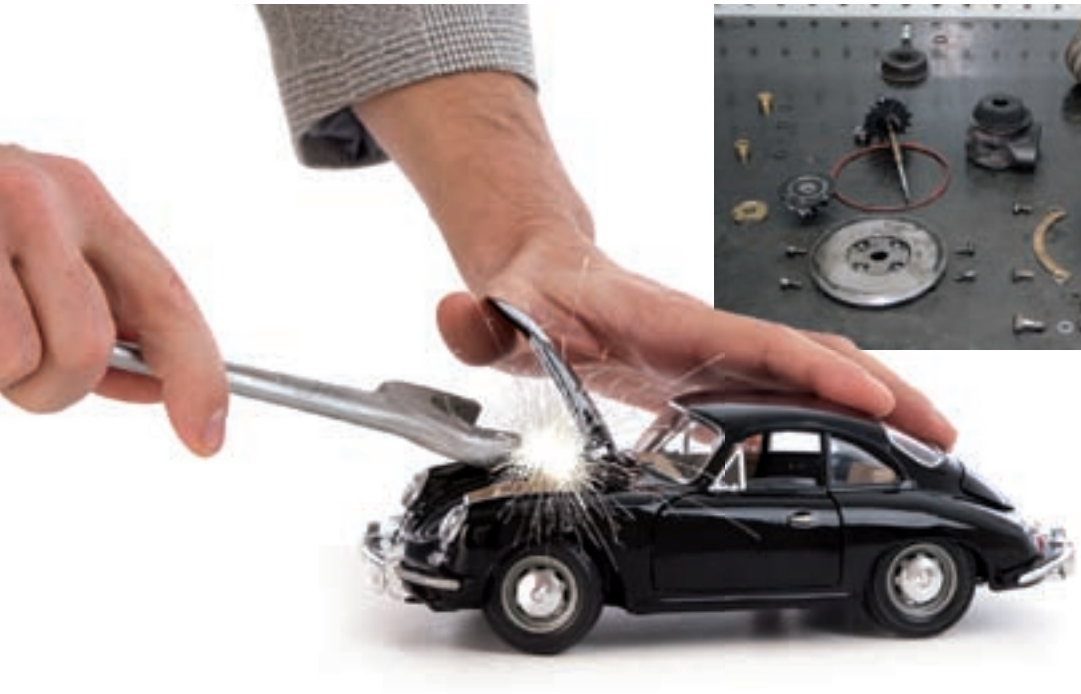
UVP des Herstellers, Preisliste 1S-2009, Änderungen vorbehalten

GYS ist Partner des Fachhandels.

GYS Geräte und Zubehör sind für das Handwerk und Reparaturaufgaben konzipiert. Das günstige Preis: Leistungsverhältnis ist ein entscheidender Erfolgsfaktor. Mit einem Jahresumsatz von ca. 46 Mio. € in 2008 zählt GYS zu den europäischen Marktführern. Die GYS-Gruppe mit Hauptsitz in Laval (F) beschäftigt heute ca. 350 Mitarbeiter, davon allein 27 Ingenieure in Forschung und Entwicklung. Zum 20-köpfigen Team der deutschen Vertriebs- & Serviceniederlassung gehören mittlerweile 7 Fachberater im Außendienst.

GYS GmbH
Krantzstraße 7 - Gebäude 15
52070 Aachen

Tel. 0241/18923710
Fax. 0241/18923719
aachen@gys.fr
www.gys-schweissen.com



Endstation: Der Turbolader ist kein typisches Verschleißteil. Dennoch kommt der Kfz-Fachmann immer öfter damit in Kontakt – dem Turbo-Trend sei Dank. Die Schadensfeststellung ist Werkstattsache, die Aufbereitung dagegen Spezialistenarbeit.
Foto: Kuss; Illustration: Dron

Aufgeladene Atmosphäre

Der Turboboom läuft auf Hochtouren, das Geschäft mit dem Turbolader-Tausch ist attraktiv. Wie der Kfz-Fachmann Schäden am Turbolader richtig beurteilt, hat die amz-Redaktion beim oberbayrischen Turboladerspezialisten BTS erfahren.

Eng verbunden mit dem Dieselboom ist der Siegeszug des Turboladers. Kaum noch ein Selbstzünder läuft unaufgeladen vom Band. „Die Zahl turboaufgeladener Fahrzeuge nimmt rasant zu. Alleine von den Rennertypen aus dem Volkswagen-Konzern mit 1,9-Liter-TDI-Motor laufen mittlerweile über 2,5 Millionen Exemplare auf Deutschlands Straßen“, weiß Ferdinand Ücker, Geschäftsführer beim Turboladerspezialisten BTS (www.bts-turbo.de) im oberbayrischen Weilheim. Ein ähnlicher Trend ist bei den Benzinern zu verzeichnen: „Vom 1,8 T aus dem VW-Regal sind rund 275.000 Exemplare unterwegs“, schätzt Ücker.

Turbo im Trend

Doch auch die anderen Automobilhersteller setzen zunehmend auf Turbotechnik. „Das Geschäft mit Turboladern ist daher recht attraktiv, nicht nur für den Teilehandel, sondern auch für Werkstätten. Denn neben der Fehlersuche gibt es auch einiges an Arbeitszeit für das Wechseln zu verrechnen“, sagt der Branchenkenner. Derzeit werden in Deutschland jährlich etwa 250.000 Lader erneuert, wobei der Anteil des freien Reparaturmarkts laut Ücker nur etwa 20 Prozent beträgt. Er empfiehlt daher insbesondere den freien Werkstätten, sich künftig noch intensiver mit diesem einfach zu bestellenden Geschäftsfeld zu beschäftigen.

Einfaches System mit empfindlicher Peripherie

„Obwohl es sich bei einem Turbolader prinzipiell um ein relativ einfaches mechanisches Produkt handelt, fühlen sich scheinbar noch viele freie Werkstätten damit überfordert“, vermutet René Vollmayr, der bei BTS unter anderem für die Turboladerschulungen zuständig ist und deshalb die (unnötige) Scheu der freien Werkstattfachleute gut kennt. „Doch wer die Basics der Fehlersuche und Schadensfeststellung kennt und sich beim Einbau des neuen Laders an die Spielregeln hält, kann nichts falsch machen“, verspricht der Turboladerspezialist.

Wichtig sei, dass der Kfz-Fachmann versteht, weshalb der Lader ausgefallen ist. „Man darf nicht einfach gedankenlos den als defekt diagnostizierten Turbolader wechseln, ohne sich um dessen Umfeld zu kümmern. Denn meist ist ein defekter Turbo nur das Opfer eines anderen Problems am Motor“, erklärt Vollmayr. Der Turbolader sei überdies kein typisches Verschleißteil, sondern für die Lebensdauer des Motors konzipiert, so der Experte. „Stirbt“ ein Lader dennoch vorzeitig, liegt dies meist an einem Fehler in der Peripherie oder ist auf eine „gewaltsame äußere Einwirkung“ zurückzuführen.

„Doch immer wieder bauen Werkstattfachleute einen neuen Lader ein, ohne das eigentliche Problem zu beheben. Damit ist ein baldiger Folgeausfall schon programmiert“, warnt der Experte. „Rund 90 Prozent aller Reklamationen resultieren daraus, dass bei der Fehlersuche etwas übersehen wurde oder sich der Mechaniker nicht an die Einbauvorschriften gehalten hat“, berichtet hierzu Christian Geißinger, der bei BTS für die Befundung der auf Gewährleistung eingereichten Turbolader zuständig ist.

Schritt für Schritt zum Defekt

Moderne Ladersysteme sind elektronisch geregelt, doch mit einem Diagnosegerät lassen sich laut Vollmayr nur ganz bestimmte Turbo-Fehler eindeutig aufspüren. Dennoch empfiehlt der Fachmann, bei Fehlerbildern wie Leistungsmangel oder unorthodoxem Ansprechverhalten den Fehlerspeicher des Motormanagements auszulesen. Vollmayr: „Bei mechanischen Schäden ist allerdings echte Handarbeit angesagt.“ Wie ein einfacher, aber effektiver Check aussehen kann, steht im Info-Kasten auf Seite 32.

TURBO-MOTORS.de
Turbolader-Reparatur - schnell & günstig
- alle Fabrikate / Austausch- / Neuteile
- Kostenvoranschlag ohne Berechnung
- Service i.d.R. innerhalb eines Tages / Garantie
www.turbo-motors.de Puderbacherstr.8 56317 Urbach Tel: 02684-4248

Ausgespielt: Schmutzpartikel im Motoröl haben sowohl an der Lader-Welle (links)... ... als auch in der Buchse des Radiallagers tiefe Spuren hinterlassen. Die Folgen sind großes Spiel und Laufgeräusche.

Fotos: BTS

Die „Top Drei der Turbo-Killer“

Obwohl es sich bei einem Turbolader nicht um ein typisches Verschleißteil handelt, gibt es laut Vollmayr drei Hauptursachen, welche diesem Laufe seiner Betriebszeit dennoch den Garaus bereiten können:

- eine unzureichende Ölqualität,
- eine mangelhafte Schmierung,
- Fremdkörper, die ins System gelangen und den Verdichter oder der Turbine zerstören.

Schmierstoffbedingte Schäden

Die Lager im Turbolader sind hoch belastet. Im Betrieb müssen diese nicht nur Temperaturen von 1000 °C und mehr, sondern auch Drehzahlen im sechsstelligen Bereich aushalten. Der „Mini-Turbo“ des 0,6-Liter-Smart-Motors beispielsweise erreicht Drehzahlen von bis zu 330.000/min. Einleuchtend, dass es dabei auf eine optimale Schmierung und Kühlung der gleitgelagerten Lagerpunkte ankommt.

Beides übernimmt das Motoröl, das nicht nur über eine entsprechende Qualität verfügen, sondern auch regelmäßig erneuert werden muss. Doch dies ist nach den Erfahrungen der Spezialisten bei BTS längst nicht immer gewährleistet. Insbesondere bei älteren, schlecht gewarteten Fahrzeugen sparen die Autobesitzer mittlerweile am falschen Fleck, indem sie Billigöle fahren oder gar den Ölwechsel „vergessen“.

„Mit zunehmender Laufleistung sammeln sich Ruß, Schmutz, Kraftstoff, Wasser, Verbrennungsrückstände und Metallabrieb im Öl an. Zudem verändert sich die Viskosität und die Temperaturbeständigkeit sinkt“, erklärt Vollmayr. Während die eingetragenen Partikel den Lagern des Laufzeugs zusetzen, Riefen verursachen und sogar das Lagermaterial abtragen können, begünstigt schlechtes Öl die Ölkohlebildung bereits bei geringen Betriebstemperaturen. In der Folge verstopfen die Ölbohrungen und Dichtspalten, wodurch es zum Fressen der Verdichterwelle kommen kann.

Überdies kann eine zugekokte Ölleitung schnell zum Turbo-Tod führen. „Eine verstopfte Ölleitung macht sich bei Drehzahlen um 300.000/min in Sekundenschnelle bemerkbar“, warnt der Fachmann. „Das Durchblasen der Ölleitung ist jedoch kein Mittel, um deren korrekten Durchgang festzustellen. Im Zweifelsfall ist eine neue Leitung die sicherste Lösung, zumal diese nur den Bruchteil eines neuen Laders kostet“, empfiehlt Vollmayr. Bei bekannten „Problemmotoren“

Elring einbauen – und entspannen. Die Erfahrung zeigt: Sie können sich darauf verlassen. Dichtungen, komplette Dichtungssätze und Serviceteile in original Elring-Qualität – für die fachgerechte Motoreninstandsetzung. Da ist alles drin, alles dran und alles aus einer Hand. Für sichere Funktion und optimale Leistung. Diese Erfahrung gibt’s nur im Original.
elring@elring.de | www.elring.de

elring
Das Original

Killer-Kohle: Ungenügende Ölqualität und hohe Temperaturen begünstigen die Ölkohlebildung. Starke Ablagerungen im Ladergehäuse ...

... oder in der Öl-Zulaufleitung behindern die Schmierung und führen zu einem erhöhten Lagerverschleiß. Fotos: BTS

Dicht gemacht: Überschüssige Flüssigdichtmasse vom Anschluss der Ölleitung hat die Schmierung des Lader-Axiallagers (vorne) beeinträchtigt und zu dessen vorzeitigem Ausfall geführt – eine unnötige „Mechanikersünde“. Foto: Kuss

Fremdkörperschaden: Die Einschläge an den Leitschaufeln des VTG-Laders ...

... stammen von Schweißpunkten (Pfeil), die sich im blechernen Kompensatorrohr der Abgasanlage lösen können. Fotos: BTS, Kuss

hat BTS deshalb den Katalog mit einem entsprechenden Hinweis versehen.

Mangelhafte Schmierung

Im Betrieb trennt nur ein etwa 0,01 bis 0,08 Millimeter „dicker“ Ölfilm die drehenden von den stehenden Teile in den Lagerstellen. „Bei einer mangelhaften Schmierung kommt es vielfach zu einer so genannten Mischreibung, die jedoch häufig mit Ölmangel verwechselt wird“, erklärt Vollmayr. Schadensspezialisten wie Christian Geißinger erkennen die Folgen einer solchen Mangelschmierung bei der Befundung an den Anlauffarben der Lagerbauteile oder wenn in der Lagerstelle bereits ein Materialübergang stattgefunden hat.

Dem Werkstattfachmann offenbaren sich derartige Schäden durch abnormales Lagerspiel oder wenn die Laderwelle blockiert ist. Typische Ursachen hierfür sind ein zu geringer Öldurchfluss, ein zu niedriger Öldruck oder ein zu geringer Ölstand.

Fatale Fremdkörper

Gelangen Fremdkörper in den Luftansaugbereich, kommt es vielfach zur Zerstörung des Verdichters. Als Fremdkörper bezeichnet Vollmayr „alle Medien außer Luft“. Dazu gehören Staub, Sand und Schmutz, aus dem Luftfilterelement herausgerissenes Gewebematerial sowie Gummipartikel, die sich etwa aus porösen Luftansaugschläuchen gelöst haben. Besonders fatal wirken sich jedoch Muttern, Schrauben oder andere Teile aus, die bei Reparaturarbeiten unbemerkt ins Ansaugsystem geraten.

„Wird der Lader aufgrund eines Fremdkörperschadens gewechselt, muss man immer auch die angrenzenden Leitungen und Bauteile auf Rückstände gründlich prüfen. Denn durch die Wucht des Aufpralls der Teilchen auf das Verdichterrad ist es möglich, dass diese in den Ansaugbereich zurückschleudert und später wieder angesaugt werden“, warnt Vollmayr. Gelangen übersehene Partikel in den Motor, ist ein Motorschaden nicht auszuschließen. Insbesondere den Ladeluftkühler empfiehlt der Spezialist gründlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu erneuern, denn auch dort können sich Partikel sammeln (siehe dazu auch Bericht auf Seite 28).

Eingedrungene Fremdkörper können aber auch die Turbine beschädigen. Derartige Schäden sind jedoch den Spezialisten von BTS zufolge von außen kaum zu erkennen. Auslöser für Turbinenschäden sind oftmals Bruchstücke von Ventilen oder Kolbenringen sowie Gussteilchen, Schweißpunkte oder Rostbrocken, die sich im Abgaskrümmer gelöst haben.

Folgeschäden vermeiden

Um einem neuen Turbolader ein möglichst langes Leben zu bescheren, empfehlen die Spezialisten von BTS, unbedingt die jedem neuen Lader beiliegenden Einbauvorschriften zu beachten. Außerdem sollte der Kfz-Fachmann

- die Ursachen für den Ausfall des alten Turboladers vollständig beseitigen;
- vorab das Motoröl inklusive Filter wechseln;
- alle Leitungen von und zum Turbo inklusive Luftfilteranlage und Ladeluftkühler prüfen und reinigen;
- die Ölleitungen auf Durchgang prüfen beziehungsweise ersetzen;
- die Lagerstellen des Laders unmittelbar vor dem Einbau mit dem mitgelieferten Spezialöl füllen;
- keine flüssigen Dichtmittel verwenden;
- den Motor nach dem Einbau des neuen Laders erst für mindestens zwei bis drei Minuten im Leerlauf laufen lassen.

Klaus Kuss

AMZ-PRAXISTIPP

Turbos schnell checken

„Ob ein Turbolader defekt ist, lässt sich mit wenigen Handgriffen feststellen“, sagt René Vollmayr. Der Turbolader-Spezialist ist bei BTS unter anderem für die Schulung von Kfz-Fachleuten zuständig. Der einfachste Test, um den mechanischen Zustand eines Turbos festzustellen, ist laut Vollmayr das Prüfen des Lagerspiels. Der Experte empfiehlt dabei wie folgt vorzugehen:

- Motor abstellen, gegebenenfalls abkühlen lassen;
- Luftführung zwischen Luftfilter und Turbolader entfernen;
- Läuferwelle im Verdichtergehäuse von Hand axial (hin- und her) und radial (auf- und ab) bewegen.

„Das Axialspiel darf dabei nicht mehr als 1/10 bis 2/10 mm, das Radialspiel nicht mehr als 2/10 bis 3/10 mm betragen“, erklärt Vollmayr. Ist das Spiel größer oder streift etwa das Verdichterrad schon am Gehäuse, ist der Turbolader austauschreif. kk

Die Praxis-Tipps sind ein Leserservice der amz mit Unterstützung von Hella. Sie stammen aus der umfangreichen Datenbank der Hella Blitz-Infos. Die Blitz-Infos greifen aktuelle Fehlersymptome aus den Bereichen Elektrik, Elektronik, Thermo-Management und Beleuchtung auf und zeigen schnelle Lösungen. Die Informationen werden von erfahrenen Technikern und Mechanikern gesammelt und aufbereitet. Sie stehen allen Hella-Service-Partnern im vollen Umfang zur Verfügung.

Praxis-Tipps

Opel Astra: Schwächeanfall

Falls ein Kunde an einem Opel Astra F 1,6i (Motorcode X16SZR und C16NZ) Leistungseinbruch und das Aufleuchten der Motorkontrolllampe beanstandet, kommt ein defektes Motorsteuergerät in Betracht. Meist ist als Begleiterscheinung ein Fehlercode im Zusammenhang mit dem Klopfsensor im Fehlerspeicher abgelegt. Trotz Defekt springt der Motor normal an und läuft auch im Leerlauf normal. Beim Beschleunigen jedoch wirkt er träge und im oberen Drehzahlbereich geht ihm die Puste aus. Vor dem Austausch des Steuergerätes empfehlen die Hella-Techniker jedoch, alle anderen Fehlerquellen wie defekten Klopfsensor oder einen Rückstau in der Abgasanlage auszuschließen.

Mercedes-Benz: Tunnel-Geräusche

Bei der Mercedes-Benz E-Klasse (W 210) kann es vorkommen, dass Schwirrgeräusche aus dem Bereich des Kardanwellentunnels zu hören sind. Diese werden durch das Schwingen der Schaltstangen in gewissen Drehzahlbereichen und Fahrzuständen verursacht. Um den Fehler zu beheben, müssen an der Verbindung zwischen Schaltzwischenhebel und Schaltstangen zusätzliche Federscheiben eingebaut werden.

Ford: Starterwechsel

Ford Dieselmotoren – genauer gesagt die 2,0 DI und TDCI und die 2,4 DI, TDCI und TDE Motoren ab Baujahr 2000 – haben das Problem, dass der Starter durch übermäßige innere Verunreinigung (Verpastung) häufig ausfällt. Die Verpastung entsteht durch die Verbindung von Staub und Kupplungsabrieb mit dem im Starter (Ankerwelle, Rollenfreilauf) enthaltenen Fett. Durch Fliehkraft und den Magnetismus verteilt sich die unerwünschte Paste im gesamten Starter.

Falls beim Ausbau eines alten oder defekten Starters starke Verschmutzungen auffallen, ist es zwingend erforderlich, alle Verschlussstopfen und Abdeckbleche des Kupplungsgehäuses zu entfernen und dieses gründlich zu reinigen. Sollten Staub und andere Verunreinigungen vor dem Einbau eines neuen Starters nicht beseitigt werden, besteht die Gefahr, dass innerhalb kurzer Zeit die Probleme erneut auftreten. Gleichzeitig weist Hella darauf hin, dass bei übermäßiger Verschmutzung des Starters kein Gewährleistungsanspruch besteht, da der Fehler auf äußere Einflüsse und nicht auf den Starter direkt zurück zu führen ist.

VW Fox: Pumpenausfall

Beim VW Fox mit 1,4 TDI Motor (Motorcode BNM), der zwischen 2005 und 2007 gebaut wurde, kann es dazu kommen, dass die elektrische Vorförderpumpe ausfällt. Das Fahrzeug kann in diesem Fall nicht mehr gestartet werden. Der Fahrzeughersteller hat die Fahrer der betroffenen Halter bereits angeschrieben und tauscht die Pumpen im Rahmen einer Rückrufaktion aus. Dennoch besteht die Möglichkeit, dass nicht alle Fahrzeuge mit einer neuen Pumpe nachgerüstet wurden. Die Hella-Techniker raten daher, diese Information bei liegengebliebenen Fahrzeugen oder entsprechenden Kundenbeanstandungen zu berücksichtigen.

GERI
Motorkühlung & Klimatechnik
engine cooling & aircondition
Seit 40 Jahren OE-Spezialist für Motorkühlung und Klimatechnik im Pkw:
Wasserkühler · Ölkühler · Ladeluftkühler · Wärmetauscher · Lüfter
Viskokupplungen · Kondensatoren · Kompressoren · Trockner · Verdampfer
GERI Autokühler GmbH · Raiffeisenstraße 3 · 70839 Gerlingen
info@gerigermany.de · Tel. 07156 - 43613 80 · Fax 07156 - 2 9701
www.gerigermany.de
TecDoc
TecCom
GVA

Der neue KTS 340 von Bosch liegt gut in der Hand und bietet eine Fülle an Diagnosemöglichkeiten und Informationen.

Diagnose-Allrounder

Der KTS 340 von Bosch bringt neuen Schwung in die Mittelklasse der Diagnosegeräte. Neben der Steuergerätediagnose liefert er Infos zu Fehlersuche und Wartungsarbeiten. Das neue Bedienkonzept soll zudem die Arbeit beschleunigen.

Die Kommunikation mit den Steuergeräten elektronischer Fahrzeugsysteme ist für Kfz-Profis ebenso unerlässlich geworden wie fundierte Informationen für die Fehlersuche, Reparatur und Wartung. Das Diagnosegerät entwickelt sich daher mehr und mehr zum zentralen Werkzeug für den Kfz-Fachmann. Um damit effektiv arbeiten zu können, muss es umfassende Informationen liefern, leicht, flexibel einsetzbar, und schnell sein. Der neue KTS 340 von Bosch tritt am Markt an, um diese Kriterien zu erfüllen. So bietet er neben den Funktionen der Steuergerätediagnose auch Wartungsdaten, Fehlersuch- und Reparaturanleitungen einschließlich der geführten Fehlersuche „CAS plus“ und ein Zweikanalmultimeter. Der KTS 340 schließt die Lücke im Modellprogramm der Stand-alone-Geräte von Bosch und ist zwischen dem Einstiegstester KTS 200 und dem Profi-Gerät KTS 670 positioniert. Entwickelt und produziert wird der Tester wie alle anderen Geräte der KTS-Baureihe in Plochingen bei Stuttgart.

Werkstattgerechte Hardware

Das Gehäuse des neuen Mittelklässlers wurde in allen Belangen an die Bedürfnisse des rauhen Werkstattalltags angepasst. Zum Beispiel sind seine Abmessungen so gewählt, dass der Fachmann mit ihm unkompliziert im Fahrzeug arbeiten kann. Trotz kompakter Abmessungen lassen sich alle Informationen auf dem 8,4 Zoll in der Diagonale messenden und berührungsempfindlichen Farbbildschirm gut ablesen. Mit seinen knapp zwei Kilo Eigengewicht und den gummierten Griffleisten liegt der KTS 340 auch bei zeitintensiveren Diagnoseaufgaben gut in der Hand.

An der Oberseite des Gehäuses befinden sich die Anschlüsse für PC, Drucker, Speicherkarte und Netzteil. Eine WLAN-Antenne für die drahtlose Kommunikation mit PCs ist in Vorbereitung. Die Messbuchsen für das Zweikanalmultimeter und der Anschluss für das Diagnosekabel sind an der Geräteunterseite zu finden. Der Multiplexer für die automatische Pinbelegung des Diagnosekabels ist in Form eines Wechseladapters im Gehäuse des KTS 340 integriert, ebenso wie acht handelsübliche AA-Akkuzellen für die autarke Spannungsversorgung des Gerätes. Letztere lässt sich natürlich auch über ein externes Netzteil oder das Diagnosekabel sicherstellen.

Neues Bedienkonzept

Der KTS 340 verfügt über ein auf Linux basierendes Betriebssystem. Für Handheldtester ist das eine gute Lösung, da Linux-Systeme einen vergleichbaren Bedienkomfort wie Windows bieten, jedoch im Blick auf Stabilität und Schnelligkeit entscheidende Vorteile haben.

Die Software des KTS 340 wurde komplett neu entwickelt. Vom Erscheinungsbild her ähnelt sie derjenigen des KTS 200, hebt sich aber durch ein neues Bedienkonzept sowohl von derjenigen des kleinen Bruders als auch von der des KTS 670 deutlich ab. So wurde im Bereich der Diagnose und in demjenigen der Information eine einheitliche grafische Oberfläche gewählt. Das soll die intuitive Bedienung des Gerätes verbessern. Wer die Windows-basierte Esitronic kennt, wird sich freuen, nun nicht mehr zwischen zwei unterschiedlich aufgebauten Systemen wechseln zu müssen. Eine weitere entscheidende Neuerung ist der problemlose Sprung zwischen den Informationen. So lässt sich zum Beispiel beim Abfragen der Fehlercodes direkt auf die Fehlersuchanleitung der betroffenen Komponente zugreifen. Umgekehrt kann der Fachmann im Bereich der Fehlersuchanleitung Messwerte aus der Steuergerätediagnose oder vom integrierten Multimeter abrufen. Auch aus dem Wartungsplan heraus kann auf die Diagnosefunktionalitäten zugegriffen werden.

Zur einfacheren Orientierung innerhalb der KTS-Software, wurden mehrere Navigationsebenen eingeführt. In der obersten Zeile, der Statuszeile, steht immer das ausgewählte Fahrzeug. Alle angezeigten Informationen beziehen sich ausschließlich darauf. In der ersten Navigationsebene findet der Anwender die festen Reiter „Fahrzeuginfo“, „Diagnose“, „Fehlersuche“ und „Wartung“. Darunter folgt eine weitere Zeile mit der zweiten Navigationsebene. In der Fußzeile sind Funktionserklärungen im Klartext zu finden. Zudem befinden sich hier je nach Menü diverse Aktions-Knöpfe, die aktiv sind, falls eine entsprechende Funktion zur Verfügung steht.

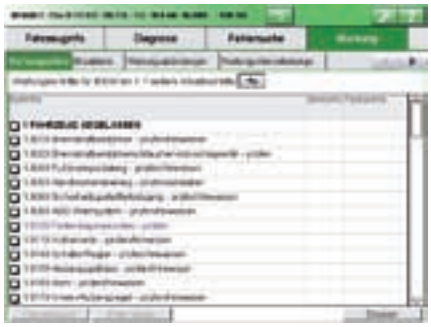
Die Fahrzeug-Identifizierung wurde für den KTS 340 weiter optimiert. Das Fahrzeug wird in einem übersichtlichen und klar strukturierten Fenster nach Land, Fahrzeugart, Antriebsart, Marke, Modellreihe, Typ und Motorkennzeichen ausgewählt. Unter „Fahrzeuginfo“, findet der Anwender weitere Informationen zum Fahrzeug. Sehr interessant ist der Menüpunkt „Ausrüstungssysteme“. Dort findet der Fachmann eine tabellarische Übersicht der im Fahrzeug verbauten Systeme. Ferner ist in der Tabelle auf einen Blick zu erkennen, ob für das jeweilige System Daten für die Steuergerätediagnose und Fehlersuche vorliegen. Auf Wunsch lassen sich von hier aus die Diagnosefunktionen oder die entsprechende Fehlersuchanleitung direkt aufrufen. Das spart einige Klicks und Zeit.

Mehr Istwerte darstellbar

Im Menü „Diagnose“ findet der Anwender eine ähnliche Struktur wie in der PC-basierten Esitronic vor. Hier kann er sich in der Reparaturansicht alle Systemgruppen oder in der Serviceansicht nur diejenige, die für die Wartung relevant sind, anzeigen lassen. Die Prüfschritte innerhalb der Steuergerätediagnose entsprechen der bekannten Esitronic-Bedienphilosophie. Neu ist, dass Bosch bei der Darstellung der Istwerte auf die Anforderungen des Marktes reagiert hat und erstmalig das gleichzeitige Anzeigen von bis zu acht Istwerten ermöglicht. Die grafische Darstellung derselben erfolgt der leichteren Vergleichbarkeit halber nun auf einer gemeinsamen Zeitachse und nicht mehr wie bisher in einem eigenen Fenster. Erfreulich ist auch, dass die Istwerte mit dem KTS 340 nahezu verzögerungsfrei auf dem Bildschirm angezeigt werden. Änderungen der jeweiligen Messwerte lassen sich fast in Echt-

Die Fahrzeugidentifikation erfolgt in einem übersichtlichen Fenster anhand der vorgegebenen Kriterien.

Unter „Ausrüstungssysteme“ findet der Fachmann eine Übersicht der im Fahrzeug verbauten Systeme.



Um die Arbeit effizient zu gestalten, lässt sich das Diagnosemenü direkt aus dem Wartungsplan heraus aufrufen. Fotos: Linzing

zeit verfolgen. Ursache und Auswirkung eines Fehlers sind so für den Fachmann schnell nachvollziehbar.

Wurde ein System für die Diagnose bereits selektiert, wird es automatisch in das Menü der Fehlersuche übernommen. Das gilt natürlich auch in umgekehrter Richtung. Für die Fehlersuche stehen dem Anwender alle Informationen des Esitronic-Moduls C (Fahrzeugdiagnose) zur Verfügung.

Im Menü „Wartung“ kann der Kfz-Profi alle für Wartungsarbeiten relevanten Informationen abrufen. Neu ist, dass sich direkt aus dem Wartungsplan heraus das Diagnosemenü zum Auslesen des Fehlerspeichers oder Rückstellen der Servicein-tervallanzeige aufrufen lässt. Außerdem können ermittelte Werte direkt in den Wartungsplan eingegeben werden.

Preise und Lieferumfang

Der KTS 340 wird zu einem Listenpreis von 4500 Euro angeboten. Hinzu kommen noch Kosten für das Jahresabonnement der gewünschten Softwaremodule. Das Update der Software erfolgt vierteljährlich und wie beim KTS 200 über die PC-Software Esitronic Startcenter. Letztere ermöglicht des Weiteren das Archivieren und Ausdrucken der im KTS 340 abgelegten Prüfprotokolle.

Im Lieferumfang ist unter anderem ein praktischer Kunststoffkoffer, Messzubehör, die Diagnoseleitung und die Software Esitronic Startcenter enthalten. Als Sonderzubehör wird eine Ladestation für die Wand- oder Tischmontage sowie Adapter für ältere Fahrzeuge aus dem Easy-Connect-Programm angeboten.

Der Eindruck bei der ersten Erprobung des KTS 340 war sehr positiv. Dank hochwertiger Verarbeitung und dem praxisgerechten Design gepaart mit dem neuen Bedienkonzept der bekannt hochwertigen Diagnose- und Informationssoftware Esitronic ist der KTS 340 ein gelungener Allrounder, der rasch viele Freunde finden dürfte.

Richard Linzing

FÜR ALLE, DIE NICHTS ALS IHR HANDWERK IM KOPF HABEN.

IHM PROFI – Die Fachmesse für Technik, Werkstatt, Werkzeuge

IHM PROFI
Internationale Handwerksmesse

NEU: Mittwoch bis Sonntag
11.3. – 15.3.2009
9:30 – 18:00 Uhr
Neue Messe München

Elektro-hydraulisch angetriebene Zwei-Säulen-Bühnen sind für den Oldtimer- und Sportwagen-Spezialisten Markus Göpper (im Bild) eindeutig die bessere Wahl.
Fotos: Kuss

Bühnenreifer Auftritt

Zwei-Säulen-Hebebühnen mit Spindelantrieb gehören zu den Verkaufsschlagern der Hebetechnik-Hersteller. Seit kurzem drängen jedoch auch hydraulisch betriebene Varianten auf den Markt. Mit welchen Qualitäten kann diese bislang verschmähte Spezies aufwarten?

Spindelbetriebene Zwei-Säulen-Hebebühnen gehören zu den Klassikern der Hebetechnik – zumindest im „Spindelland" Deutschland", sagt Marco Sänger, Inhaber eines im badischen Kehl-Marlen ansässigen Werkstattausstattungs-Unternehmens. „In letzter Zeit entscheiden sich allerdings immer mehr Werkstattbetreiber für eine Hydraulikbühne", so Sänger.

Eigenen Angaben zufolge haben die von ihm vertriebenen „Rotary Lift"-Hydraulikbühnen des Bräunlinger Hebetechnikspezialisten BlitzRotary (www.blitzrotary.de) den parallel dazu angebotenen Spindelmodellen verschiedener anderer Hersteller längst den Rang abgelaufen. Auf Spindelbühnen greife er nur noch zurück, wenn es sich um besonders preissensible Kunden handle, denen die Vorteile des Hydraulikantriebs „egal sind", sagt Sänger.

Hydraulik mit Vorteilen

Obschon sich beide Hebebühnen-Arten äußerlich ähneln, kann der elektro-hydraulische Antrieb gegenüber der Spindel-Variante mit einigen interessanten Vorteilen aufwarten. Sänger führt dabei vor allem den deutlich geringeren Wartungsaufwand ins Feld, der sich aus der geringeren Anzahl an Verschleißteilen ergibt.

Dies bestätigt auch Thomas Feldmeier, Produktmanager für Hebebühnen beim Haldenwanger Hebetechnikspezialisten Maha (www.maha.de). „Im Vergleich zur Spindelbühne verfügt eine Hydraulikbühne weder über verschleißende Lager noch über das aus Trag- und Sicherheitsmutter bestehende Mutternpaket, das abhängig von der Beanspruchung und der Zahl der Hubzyklen zu ersetzen ist", sagt Feldmeier. Zudem seien Hydraulikbühnen wesentlich unempfindlicher gegenüber äußeren Einflüssen wie Schleifstaub oder Schweißspritzern und eigneten sich auch für den Betrieb in Waschhallen, erklären die beiden Bühnenhersteller einmütig. Und die Möglichkeit, die Antriebseinheit gänzlich von den Hubsäulen zu entkoppeln, gestattet laut Feldmeier sogar den Einsatz in Bereichen, wo besondere Explosionsschutzvorschriften gelten.

Hydraulikbühnen können mit robustem Aufbau und wenigen Verschleißteilen punkten.

Günstiger im Unterhalt

„Ein weiterer Aspekt sind die Unterhaltskosten", sagt Sänger mit Blick auf die Hydraulik-Fraktion. Aufgrund der robusten Konstruktion erfordern Hydraulikbühnen kaum Aufmerksamkeit vom Betreiber, Spindelbühnen dagegen verlangen regelmäßig eine pflegende Hand, etwa zum Nachfüllen des Spindelschmierstoffs, dem Reinigen der Hubspindel oder um den Antriebsriemen zu spannen. Und selbst wenn bei einer Hydraulikbühne einmal Dichtungen oder das Hydrauliköl zu ersetzen sind, hat diese Bühnenvariante laut Rotary-Lift bei den Unterhaltskosten die Nase vorn. Maha verzichtet eigenen Angaben zufolge gar auf einen zeitabhängigen Ölwechsel und bringt im Prospekt die Ökonomie der hydraulischen Bühnen ins Spiel.

Außerdem sparen Hydraulikbühnen Zeit und Energie – auch in diesem Punkt sind sich die Experten bei Maha und Rotary-Lift einig. „Vergleicht man die Hubzeiten, so dauert der Hubvorgang bei einer Hydraulikbühne lediglich 30 Sekunden, während die Spindelbühne rund 45 Sekunden benötigt. Insbesondere bei größeren Werkstattbetrieben mit vielen Hubzyklen summiert sich die so gesparte Mechanikerarbeitszeit, was allerdings

bislang nur wenige Werkstattbetreiber berücksichtigen“, berichtet Feldmeier.

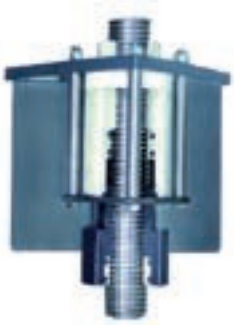
„Überdies ist bei Hydraulikbühnen der Weg nach unten quasi umsonst“, ergänzt Sänger. Im Vergleich zu Spindelbühnen, deren Motoren auch zum Senken Strom verbrauchen, erfolgt das hydraulische Ablassen gänzlich ohne Energieverbrauch. Über das Jahr gerechnet ergibt sich laut Sänger auch hier eine ansehnliche Summe, was nach seinem Dafürhalten durchaus ein Entscheidungskriterium sein sollte.

Überzeugende Vorteile

Nach den Erfahrungen Sängers gibt es sowohl „harte“ als auch „weiche“ Faktoren, sich für eine hydraulisch betriebene Zwei-Säulen-Bühne zu entscheiden. Dies belegen auch die Aussagen zweier Werkstattbetreiber, welche die amz-Redaktion während der Recherche besucht hatte.

Neben den technischen Vorteilen waren es vor allem die Laufruhe und der Gleichlauf, welche Markus Göpper die Entscheidung für den elektro-hydraulischen Antrieb erleichterten. Der Kfz-Meister betreibt in Kehl-Kork eine Spezialwerkstatt für edle Sportwagen und Oldtimer (www.kfz-goepper.de). Nach schlechten Erfahrungen mit zwei Spindelbühnen hat sich Göpper im Zuge einer Betriebserweiterung für deren Ersatz durch Hydraulikbühnen entschieden und sogar noch eine weitere angeschafft.

Auch Johann Steinel, der in Willstätt-Sand einen Kfz-Meisterbetrieb mit angeschlossenem Neu- und Gebrauchtteilehandel (www.autoteile-steinel.de) betreibt, hat die in die Jahre gekommenen Spindelbühnen durch Hebetechnik mit elektro-hydraulischem Antrieb ersetzt. Steinel besitzt neben einer (noch) montierten Spindelbühne mittlerweile drei Hydraulikbühnen unterschiedlicher Tragfähigkeit und lobt vor allem deren Laufruhe, den „ruckelfreien“ Gleichlauf sowie deren Wartungsarmut.



Trag- und Sicherheitsmutter von Spindelbühnen sind sicherheitsrelevante Bauteile, die regelmäßig zu prüfen und zu warten sind. Bei Verschleiß ist umgehender Ersatz angesagt. Foto: Maha

Angenähertes Preisgefüge

Galt in der Vergangenheit noch, dass sich spindelbetriebene Bühnen günstiger fertigen lassen als ihre hydraulischen Konkurrenten, haben sich die Preise im Zuge der Großserienfertigung weitgehend angenähert. „In der Vier-Tonnen-Klasse beispielsweise können wir den Hydraulikantrieb sogar günstiger anbieten“, erklärt Feldmeier. Obschon Maha zu den „Urgesteinen der Spindelfraktion“ gehört und lange Zeit den Spindelantrieb favorisiert hat, sieht der Hebetechnikspezialist aufgrund der offensichtlichen Vorteile gute Chancen, dass die Akzeptanz hydraulischer Bühnen weiter zunimmt.

Klaus Kuss

AMZ-INFO

Ist weniger etwa mehr?

Diese Frage scheint der Allgäuer Hebetechnikspezialist Maha mit der auf der vergangenen Automechanika vorgestellten Band-Hebebühne MBL 3.0-H mit einem eindeutigen „Ja“ beantworten zu wollen. Die Zwei-Säulen-Bühne der Drei-Tonnen-Klasse kommt mit wenigen elektrischen und mechanischen Bauteilen aus und soll deshalb vergleichsweise robust, unempfindlich und wartungsarm sein.

Die Herzstücke dieser neuartigen Hebebühne sind ein wartungsfreier Elektro-Getriebemotor (kleines Bild), eine Antriebswelle zwischen den beiden Hubsäulen sowie die beiden daran befestigten Tragbänder. Mit diesen bewegt die MBL 3.0-H ihre Hubschlitten auf und ab. Da der Getriebemotor über eine Selbsthemmung und eine Bremse verfügt, verzichtet Maha auf weitere Maßnahmen zur Absturzsicherung. Konstruktionsbedingt kommt die Bühne überdies ohne aufwändige Gleichlaufsteuerung aus. „Da die Kraftaufnahme axial über die Antriebswelle erfolgt, stellt die Bühne nur geringe Anforderungen an die Qualität des Werkstattbodens“, erklärt Thomas Feldmeier, Produktmanager Hebetechnik bei Maha. Obschon ursprünglich für andere Märkte entwickelt, räumt der Allgäuer Hebetechnikhersteller der Bandhebebühne auch hierzulande gute Chancen ein. kk

FRIESEN

STARTER & GENERATOREN

DIE PERFEKTE VERBINDUNG VON WIRTSCHAFTLICHKEIT UND QUALITÄT!

DIN EN ISO 9001:2000; DIN EN ISO 14001
FRIESEN
100 % TESTED
FRIESEN – GERMANY

100% INFOS ZU 100% QUALITÄT

Detaillierte Infos zu FRIESEN, optimierten Produktionsprozessen sowie wertvolle Hinweise für Werkstätten finden Sie in unserer Qualitätsbroschüre und im aktuellen CHECK-IT-Fehlerguide!

Auch als Download auf unserer Homepage.

www.friesen-team.com

REICHLICH GUTE GRÜNDE...

- Gleiche Qualitätsmaßstäbe wie in der Erstausrüstung
- 100%iger Ersatz aller Verschleißteile
- 24 Monate Gewährleistung
- Optimiertes Logistik- und Servicesystem
- Ca. 35% Kostenersparnis gegenüber Neuteilen
- Über 2600 Referenzen und 98% Marktabdeckung
- Das Prüfsiegel dokumentiert die 100%ige Produktqualität
- Alle Austauschteile direkt aus einer Hand: Antriebswellen, Gleichlaufgelenke, Lenkgetriebe, Sevopumpen,
- Bremssättel, Zündverteiler

Illerstraße 5 · D-71522 Backnang-Waldrems · Telefon: +49 (0) 71 91 - 32 44 0 · friesen-team@affinia-group.com · www.friesen-team.com

Von der Bauernhof-Werkstatt zum Dia

Links: Der mega macs 55 debütierte 1995. Er ist ein Meilenstein bei den markenübergreifenden Diagnosesystemen.

Mitte: In seiner „Hexenkuchi“ brütet Tüftler Kurt Gutmann auch heute noch so manche Innovation aus.

Rechts: In einem zur Werkstatt umgebauten Bauernhof in Hochstetten bei Breisach wurde im November 1968 der Grundstein zur bislang 40-jährigen Geschichte der Gutmann-Gruppe gelegt.

Seit 40 Jahren ist der Name Gutmann mit der Kfz-Branche verbunden. Was als „Bauernhof-Werkstatt“ begann, hat sich über die Jahre zu einem führenden Unternehmen in der Fahrzeugdiagnose entwickelt.

Der November ist traditionell ein geschichtsträchtiger Monat für das Haus Gutmann“, begrüßte Kurt Gutmann, Firmengründer und Namensgeber der Gutmann-Gruppe, seine Gäste, die er im vergangenen November zum 40-jährigen Firmenjubiläum geladen hatte. „Vor exakt 40 Jahren, am 11. November 1968, fiel der Startschuss für das erste Gutmann-Unternehmen. 25 Jahre später, im November 1993, kam pünktlich zur Einführung der AU II unser Vier-Gas-Tester mega compaa auf den Markt“, blickt der badische Tüftler zurück.

Zielstrebiges Wachstum

Heute gehören nicht nur die Gutmann-Messtechnik inklusive Callcenter und Schulungszentrum sowie ein Peugeot-Autohaus zur Gutmann-Gruppe, sondern auch eine Anlagenvermietungsgesellschaft und eine Übersetzungsfirma. Letzter Höhepunkt in der Geschichte des Familienunternehmens ist der Start des Joint Venture Hella Gutmann Solutions (HGS) mit dem Lippstädter Automobilzulieferer Hella – diesmal zwar nicht im November, sondern wegen der Automechanika in Frankfurt bereits am 17. September 2008.

Um sich den Wunschtraum von einer eigenen Kfz-Werkstatt zu erfüllen, musste Kurt Gutmann als Zwanzigjähriger allerdings erst einmal seinen geliebten weißen Porsche 911 liquidieren. Mit dem Erlös erwarb der gelernte Kfz-Mechaniker 1968 an seinem Heimatort Hochstetten bei Breisach/Rhein einen alten Bauernhof, den er mit drei Freunden zu einem florierenden Werkstatt- und Tuningbetrieb umfunktioniert.

Die Kompetenz des Teams bei Abgastuning und Abstimmung wuchs stetig – nicht zuletzt wegen Kurts erfolgreicher Motorsport-Aktivitäten. Daraus entwickelte sich das zweite Standbein des noch jungen Unternehmens: das Herstellen von Abgasanlagen. Mit dem G-Kat-System „US-Tronic“ für die Nachrüstung brachte es Gutmann sogar bis zum OE-Teile-Lieferanten für Peugeot.

Erstes eigenes Abgas-Testool

Als 1983 die ersten geregelten Abgasreinigungssysteme mit G-Kat auf den deut-

AMZ-INFO

40 Jahre Gutmann – die wichtigsten Stationen

1968: Kurt Gutmann gründet als 20-jähriger seinen ersten Kfz-Betrieb.
1982: Das Autohaus Gutmann etabliert sich als weltweit größter Peugeot-Tuner.
1987: Der Lambdasondentester pocket compaa erscheint. Roland Schuler tritt als kaufmännischer Geschäftsführer ein.
1993: Pünktlich zur neuen AU II kommt der Abgastester mega compaa. Das Gutmann-Callcenter entsteht.
1995: Das markenunabhängige Diagnosesystem mega macs 55 ist serienreif.
1996: Der mega macs 55 erhält den Innovationspreis der Automechanika.
1997: Der mega macs 55 gewinnt den „Bundespreis für innovative Leistungen im Handwerk“.
2001: Gutmann eröffnet sein Technikzentrum für Weiterbildung und Schulung (TWS).
2002: 53 Prüfzentren des ÖAMTC erhalten das mobile Testsystem mega macs 45.
2003: Bundesinnovationspreis für den macs 40. Debüt des Abgastesters mega compaa GM3. 1700 „Gelbe Engel“ des ADAC erhalten einen mega macs 45.
2004: Das Callcenter wächst auf 30 Mitarbeiter. ÖAMTC und TCS (Touring Club Schweiz) ordern insgesamt 730 mega macs 45 für ihre Pannenhelfer.
2005: Die 500. ATU-Filiale erhält einen compaa macs.
2006: Der 10.000 mega macs 55 verlässt das Werk. Mit dem Handheldtester mo macs 50 und dem Abgastester GM3 moto bedient Gutmann ab sofort auch Motorrad-Werkstätten.
2007: Gutmann erhält den Branchen-Award „Industrie 2007“.
2008: Joint-Venture Hella Gutmann Solutions (HGS) besiegelt, der mega macs 42 betritt die Bühne. kk

Quelle: Gutmann

gnose-Spezialisten

schen Markt kommen, will Kurt Gutmann wissen, wie diese zu messen sind. Fast fünf Jahre tüftelt er und nimmt rund 400 Fahrzeuge in der „Hochstettener Hexenkuchi“ unter die Lupe. „Ich fand einen Weg, den Wirkungsgrad eines Katalysators auf zwei Prozent genau zu ermitteln – der pocket compaa war geboren“, erzählt der Tüftler. Mit diesem kleinen Gerät legte er den Grundstein für eine ganze Reihe innovativer Abgasmess- und Diagnosegeräte.

Erstlingswerk: Nachdem der Markt kein geeignetes Lambdasonden-Prüfgerät hergab, entwickelte Kurt Gutmann 1987 mit dem pocket compaa kurzerhand sein eigenes.

Fotos: Gutmann

Herausforderung Diagnose

Bald war dem Kfz-Experten klar, dass Werkstätten künftig spezielles Testequipment benötigen, um Fehler am Motormanagement zu finden. Zusammen mit dem Elektronikspezialisten Hubert Bleile entstand ein eigener Abgastester, der mega compaa. Zum Start der AU II stehen die ersten Geräte in den Werkstätten.

Parallel dazu arbeiten die „Gutmänner“ am nun neuen Standort Ihringen an einem Gerät für die markenübergreifende Diagnose. Mit dem mega macs 55 erblickt 1995 schließlich eines der ersten Mehrmarken-Diagnosesysteme das (Werkstatt-)Licht der Welt. „Heute steht der mega macs für Erfolg in der Werkstatt. In seinem altbewährten Gehäuse, über das manche schmunzeln, stecken auch heute noch innovative Technik- und Software-Ideen“, sagt der heute 60-jährige in breitem Badener Dialekt.

Neueste Kreation aus der Ihringer Denkfabrik und gleichzeitig Start-up-Produkt des Joint Ventures Hella Gutmann Solutions (HGS) ist der mega macs 42, ein zukunftsweisender Handheldtester mit integriertem Datenbank-Zugang.

Klaus Kuss

LEIPZIGER MESSE
Messen nach Maß!

AMITEC
WERKSTATT · TEILE · SERVICE
Leipzig, 28.03.-01.04.09

Aus Liebe zum Auto.

Technik Trends Treffpunkt

Technik! Die wichtigste Fachmesse des Jahres für Fahrzeugteile, Werkstatt und Service.

Trends! Neuheiten rund um Wartung, Pflege, Service und Reparatur von Pkw und Nutzfahrzeugen.

Treffpunkt! Ihre Partner aus Industrie und Handel unter einem Dach. Umfangreiches Fachprogramm zu aktuellen Branchenthemen und Sonderschau „Tradition und Innovation – Werkstatt im Wandel“.

Ein Preis – doppelt profitieren:

AMI
AUTO MOBIL INTERNATIONAL
Leipzig, 28.03.-05.04.09

AMI – Deutschlands wichtigste Automobilmesse im ersten Halbjahr mit 45 Pkw- und Transportermarken und über 100 Premieren!

www.amitec-leipzig.de

Positive Bilanz bei den Werkstattausrüstern

Die Werkstattausrüster blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2008 zurück. Das hat eine Umfrage des ASA-Verbandes unter seinen Mitgliedern ergeben. Für 2009 sind die Umsatzerwartungen der Werkstattausrüster jedoch sehr verhalten.

Mehr als 60 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage des ASA-Verbandes beteiligt haben, konnten das Jahr 2008 mit einem Umsatzwachstum abschließen. Bei knapp 20 Prozent der Unternehmen ist die Umsatzsituation gleich geblieben und bei etwa 15 Prozent hat sich die Umsatzsituation verschlechtert. Im direkten Vergleich zu den Umfrageergebnissen des Vorjahres zeichnet sich damit ein leichter Rückgang des Umsatzwachstums in der Werkstattausrüstungsbranche ab. „Auch wenn die Wachstumszahlen für 2008 nicht so positiv aussehen wie im Vorjahr, ist das Ergebnis dennoch sehr positiv zu bewerten“, sagt Klaus Burger, Präsident des ASA-Verbandes. „Nach vielen Jahren der Stagnation gab es 2007 einen kräftigen Wachstumsschub für die Werkstattausrüster. Dass mehr als die Hälfte der Unternehmen von diesem hohen Niveau ausgehend ihre Umsätze verbessern konnten, ist sehr erfreulich für unsere Branche“, so der ASA-Präsident weiter.

Unsichere Lage für 2009

Die Umsatzerwartungen der Werkstattausrüster für das Jahr 2009 sind sehr verhalten. Fast alle an der Umfrage beteiligten Unternehmen erwarten, dass sich die Finanz- und Wirtschaftskrise in diesem Jahr auch auf das Werkstattausrüstungsgeschäft auswirken wird. Wie stark sie zu spüren sein wird, ist allerdings noch nicht abzusehen. Während etwas mehr als die Hälfte der Unternehmen starke Auswirkungen auf die Umsatzsituation erwarten, sind knapp über 40 Prozent der Meinung, dass die Krise sich im Werkstattausrüstungssektor nur in geringem Maße bemerkbar machen wird. Die Gründe für eine rückläufige Nachfrage nach Werkstattausrüstungsgegenständen sehen die ASA-Mitglieder vor allem in der sinkenden Investitionsbereitschaft der Kfz-Betriebe, den fehlenden Finanzierungsmitteln, der erschwerten Kreditaufnahme, dem sinkenden Neuwagenverkauf und der generellen Verunsicherung der Kfz-Branche.

Deshalb schätzen die Werkstattausrüster vor allem die Entwicklung des deutschen und westeuropäischen Marktes wesentlich schlechter ein als noch vor einem Jahr. Fast 35 Prozent der Unternehmen gehen von einem Rückgang des deutschen Marktes aus. Zum Vergleich: 2007 lag diese Quote bei etwa vier Prozent. Ein ähnliches Bild zeichnet sich auch für Westeuropa ab. Die besten Wachstumschancen sehen die Werkstattausrüster nach wie vor in den osteuropäischen Ländern und im asiatischen Raum. Doch auch in diesen Märkten wird die globale Finanz- und Wirtschaftskrise deutliche Bremsspuren hinterlassen. Insgesamt schätzen die Werkstattausrüster dort den Aufwärtstrend wesentlich schwächer ein als noch im Vorjahr.

Klaus Burger, Präsident des ASA-Verbandes, fordert die Bundesregierung auf, den Mittelstand zu stärken, damit er im internationalen Wettbewerb bestehen kann. Foto: ASA

Freie holen auf

Die Finanz- und Wirtschaftskrise kommt eindeutig den freien Werkstätten zu gute, so der ASA-Verband. In Zeiten, in denen Fahrzeugneukäufe verschoben werden, steige das Fahrzeugalter und damit das Reparaturpotenzial. Die freien Werkstätten hätten meist attraktivere Angebote für zeitwertgerechte Reparaturen als Markenbetriebe. Dies bestätige sich auch in den Ergebnissen der ASA-Umfrage. Während die Freien bei der Bereitschaft zu Neuinvestitionen 2007 noch hinterherhinkten, haben sie nun ganz knapp die Nase vorn. Nach wie vor ist aber die Bereitschaft zur Weiterbildung bei den freien Werkstätten noch nicht so ausgeprägt wie bei ihren Markenkollegen, so die Ergebnisse der ASA-Umfrage.

Mehr Entlastung für den Mittelstand

Im Blick auf die bevorstehenden Herausforderungen für die Werkstattausrüster fordert der ASA-Präsident die Bundesregierung auf, nicht nur die Großindustrie anzukurbeln, sondern auch den Mittelstand zu stärken. Burger: „Der Mittelstand, dem die Mehrheit der ASA-Mitglieder und ihre Kunden angehören, ist eine wichtige Säule der deutschen Wirtschaft. Die Bundesregierung muss ihre kritische Haltung bei der Vergabe von Geldmitteln an den Mittelstand aufgeben. Mittlere und kleine Unternehmen brauchen von der Politik viel mehr Unterstützung beim Zugang zu internationalen Märkten. Ferner erwarten wir Erleichterungen bei den Steuerabgaben und bei der Vergabe von Finanzmitteln. Nur so kann der Mittelstand seine Innovationskraft ausbauen und im internationalen Wettbewerb bestehen.“ rl

HaCoBau
Hallen und Containersysteme
Tel. (0 51 51) 80 98-76
Fax (0 51 51) 80 98-77
Mobil 0171 6 75 06 72
www.hacobau.de
info@hacobau.de

• Reifenlager-Schnellbauhallen
• Reifencontainer • Reifenregale

• Kauf/Leasing
• einfacher Selbstaufbau oder Werksrichtmontage auf vorhandenen Untergründen – Typenstatik
• Länge/Höhe/Breite nach Kundenwunsch
• Lieferung kurzfristig

Besuchen Sie uns:
automechanika Frankfurt am Main, 16.-21.9.2008, Stand Freigelände 10.0 M26

Was bringt uns das Konjunkturpaket II?

Die Bundesregierung hat ein 50 Mrd. Euro starkes zweites Konjunkturpaket aufgelegt, das Deutschland vor einer rasanten Talfahrt bewahren soll. Die Entlastungswirkung des Pakets wird von Volkswirtschaftlern auf etwa 400-500 Euro jährlich für eine Durchschnittsfamilie geschätzt.

Auch wenn über die gewählten Maßnahmen und deren Ausmaß gestritten werden darf, so ist es doch vor allem wichtig, dass die Entscheidungsträger in Berlin das Heft des Handelns in die Hand genommen haben. Der Grundgedanke, den Arbeitnehmern in Deutschland durch Senkung der Steuern und Sozialabgaben mehr netto vom brutto zu lassen, ist begrüßenswert. Wenngleich das skizzierte Volumen der Entlastung wohl nicht zu einem Ansturm auf Konsumprodukte und Dienstleitungen führen wird, so stimmt doch die Richtung.

GVA-Vorstand Stephan Klatt

Das Konjunkturpaket II enthält mit der Abwrackprämie für Altautos auch Maßnahmen, die für den Automobilsektor von Relevanz sind. So soll jeder 2.500 Euro erhalten, der sein mindestens neun Jahre altes Auto verschrotten lässt und gleichzeitig einen Neu- oder Jahreswagen ab Schadstoffklasse 4 kauft und zulässt, deshalb nennen die Automobilhersteller sie auch „Umweltprämie". Um Missbrauch vorzubeugen, muss das Fahrzeug mindestens ein Jahr auf den Halter zugelassen sein. Ob dies helfen wird, den dramatischen Absatzeinbruch bei Neuwagen einzudämmen, ist offen. In Frankreich hat man mit einem ähnlichen Programm anscheinend bereits gute Erfahrungen gemacht, allerdings sind die Rahmenbedingungen in beiden Ländern recht unterschiedlich. So herrscht bei Deutschlands Autokäufern eine gewisse Verunsicherung vor, wie die Besteuerung ihrer Fahrzeuge in Zukunft geregelt wird. Sicher ist im Moment nur, dass sich die Höhe der Abgabe ab dem 1. Juli 2009 nicht mehr nach der Hubraumgröße richtet, sondern an dem CO2-Ausstoß orientieren soll. Über die genaue Regelung wird in Berlin derzeit noch diskutiert. Für viele Neuwageninteressenten ist die Frage nach der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer allerdings ein wichtiges Kriterium bei der Wahl ihres Fahrzeugs. Da die Abwrackprämie lediglich bis Ende dieses Jahres gelten soll, ist das Zeitfenster in der sie wirken kann, klein. Auch ist fraglich, ob Besitzer eines älteren Fahrzeugs den typischen Neuwagenkäufer darstellen oder ob diese nicht eher zu Gebrauchtwagen greifen, die nicht unter die Prämienregelung fallen. Ein erstes gewonnenes Stimmungsbild zu der Maßnahme lässt aber durchaus ein Interesse der Verbraucher, gerade bei Fahrzeugen im unteren und mittleren Preissegment, erkennen.

Die Relevanz des Konjunkturpakets II für den freien Kfz-Teilemarkt dürfte alles in allem eher gering sein. So werden die Unternehmen der Branche eher von einer möglichen allgemeinen Stimmungsaufhellung bei den Konsumenten profitieren als von den Einzelmaßnahmen.

Ein wesentlich größeres Problem gerade für die vielen kleinen und mittleren Unternehmen unserer Branche ist die Lage im Bankensektor. Die trotz des Schutzschirms der Bundesregierung nach wie vor dramatische Entwicklung des Finanzsektors hat zu einer Kreditvergabepolitik der Institute geführt, deren Auswirkungen auch für den Handel nur als katastrophal bezeichnet werden können! Selbst gesunden Unternehmen werden Mittel verweigert, zusätzliche Sicherheiten abverlangt oder bestehende Mittel verteuert. Wenn sich die Banken dadurch ihrer primären Aufgabe, der Kreditierung der Wirtschaft, schlichtweg verweigern, können auch wirtschaftlich gesunde Unternehmen schnell in Schieflage geraten. Man muss konstatieren, dass die Maßnahmen der Bundesregierung zur Stabilisierung der Finanzmärkte an dieser Stelle leider nicht gegriffen haben und rasch Nachbesserungen vonnöten sind!

In Zeiten von milliardenschweren Programmen zur Stimulierung der Wirtschaft scheint manchmal der Blick der politischen Entscheidungsträger auf kostenfreie Maßnahmen verstellt zu sein. So würde sinnbildlich etwa ein Federstrich der Bundesregierung genügen, um im EU-Ministerrat die Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern der Liberalisierung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile entscheidend aufzuweichen. Mit der Einführung der Reparaturklausel könnten Investitions- und Rechtssicherheit für den freien Kfz-Teile- und Servicemarkt geschaffen werden. Auch die Wohlfahrtsgewinne für die Gesamtwirtschaft wären beträchtlich, wie etwa in einer Studie von Prof. Eekhoff aus dem Jahr 2007 nachgewiesen wurde. Und das ganz ohne die Kosten eines Konjunkturpaketes.

Stephan Klatt

GVA NACHRICHTEN 1/2-2009

Inhaltsverzeichnis

„Manager Fahrzeugteile PLUS": Zwei neue Module verfügbar!	42
„Manager Fahrzeugteile PLUS" - die ideale Ergänzung	43
Euro VI-Verordnung verabschiedet	44
Neue EU-Verordnung zur Kennzeichnung von Chemikalien	45
AMITEC 2009	46
„Kfz-Technik für Kaufleute"	46
AutoZum sendet starke Impulse	47

GVA NACHRICHTEN

Impressum

GESAMTVERBAND AUTOTEILE-HANDEL E.V.

Gothaer Straße 17, 40880 Ratingen
Postfach 12 56, 40832 Ratingen
Telefon (0 21 02) 7 70 77-0
Telefax (0 21 02) 7 70 77-17

1. Vorsitzender: Hartmut Röhl
Geschäftsführung: Hans Jürgen Wahlen, Marita Kloster

Redaktion der GVA-Nachrichten:

Alexander Vorbau (verantwortlich)
Olaf Tewes
Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, Hans-Böckler-Allee 7
30173 Hannover

„Manager Fahrzeugteile PLUS“: Zwei neue Module verfügbar!

Im letzten Jahr hat der GVA im Rahmen seines Fort- und Weiterbildungsprogramms „GVA-College“ den modularen Fernlehrgang „Manager Fahrzeugteile PLUS“ gestartet.

Der Manager Fahrzeugteile PLUS wurde in 2009 um zwei Module erweitert.

Für die Absolventen des „Manager Fahrzeuteile“, wie etwa hier Teilnehmer von 2008, ist der „PLUS“-Lehrgang besonders interessant.

Dieser baut auf dem im „Manager Fahrzeugteile“ vermittelten Wissen auf, soll es erweitern, aktualisieren und vor allem vertiefen. Das Basiswissen des „Manager Fahrzeugteile“ deckt die Bereiche BWL, Jura und Teilemarkt ab und hat sich in den letzten Jahren zu einer Institution für den Fach- und Führungskräftenachwuchs des freien Kfz-Teile- und Servicemarkts entwickelt.
Dem Bedarf der Branche Rechnung tragend, hat der GVA in enger Zusammenarbeit mit dem Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln in 2008 erstmalig die drei Module des neuen „Manager Fahrzeugteile PLUS“ angeboten. In den Fächern „Beschaffung, Warenwirtschaft, Logistik“, „Preispositionierung, Preisbildung, Preisstrategie“ sowie „Kommunikationspolitik, Werbung, Verkaufsförderung“ gibt es bereits die ersten Absolventen.

Im neuen Jahr ergänzen mit „Investition und Finanzierung“ sowie „Controlling und Rechnungswesen“ zwei weitere BWL-Module den Fächerkanon des Lehrgangs.

Das Modul „Investition und Finanzierung“ beschäftigt sich in einem ersten Schritt intensiv mit den Grundlagen

Kurzinfos zum „Manager Fahrzeugteile PLUS“

Was ist der Manager Fahrzeugteile PLUS?
Ein modulares Fernstudium, welches das im „Manager Fahrzeugteile“ erworbene Wissen erweitern, aktualisieren und vertiefen soll. Das Studium besteht aus 7 Fächern, die einzeln oder auch als Paket gebucht werden können. Derzeit können bereits 5 der Fächer gebucht werden.

Wer kann teilnehmen?
Der „Manager Fahrzeugteile PLUS“ richtet sich in erster Linie an die Absolventen des „Manager Fahrzeugteile“. Darüber hinaus können auch Mitarbeiter aus Mitgliedsunternehmen des GVA, die den Nachweis einer vergleichbaren Ausbildung führen (z.B. BWL-Studium, Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel oder vergleichbare Kurse der Kammern) teilnehmen.

Wie läuft der Fernlehrgang ab?
Den Teilnehmern wird nach der Buchung eines Moduls der entsprechende Lehrbrief (ca. 80-100 Seiten DIN A4) zugeschickt. Dieser beinhaltet Lernziele, Lerneinheiten, eine klare und systematische Gliederung, Übungsaufgaben mit Lösungshinweisen sowie Zusammenfassungen nach relevanten Kapiteln etc. Außerdem wird den Teilnehmern ein Basismodul zur „Allgemeinen Betriebswirtschaftslehre“ zur Verfügung gestellt. Während der Lehrbrief-Phase erhalten die Teilnehmer eine E-Mail mit Aufgaben, die beantwortet werden müssen. Über eine E-Mail-Hotline wird sichergestellt, dass eventuell auftretende Fragen zeitnah beantwortet werden. Nach 8-12 Wochen erfolgt eine Präsenzveranstaltung von einem Tag, die die wesentlichen Inhalte nochmals zusammenfasst und vor allem Fragen, die sich beim Durcharbeiten des Lehrbriefs ergeben haben, klärt. Über die erfolgreich bestandene Abschlussprüfung zu einem Modul erhält der Teilnehmer eine Urkunde. Nach Abschluss aller 7 Module wird zusätzlich ein Gesamtzertifikat „Manager Fahrzeugteile PLUS“ ausgestellt.

der Investitionsrechnung und Finanzierung. Neben einer Einführung in die Basisbegriffe des Themas werden hierbei die finanzmathematischen Grundlagen im Mittelpunkt stehen. Anhand von Übungsaufgaben können die Teilnehmer des Moduls das erworbene Wissen anwenden und vertiefen. Wenn die Grundlagen beim Thema „Investition“ gelegt sind, können sich die Teilnehmer im Selbststudium mit Investitionsentscheidungen vertraut machen. Hierbei sieht der Lehrplan die Anwendung verschiedener statischer und dynamischer Investitionsrechnungsverfahren vor, die wiederum von Übungsaufgaben flankiert werden.

Das zweite neuentwickelte Modul „Controlling und Rechnungswesen“ gibt einen Einblick in den Bereich der Unternehmensführung, der sich mit der Beschaffung, Aufbereitung und Analyse von Daten auseinandersetzt. Dies soll helfen, Entscheidungen vorzubereiten, die den gesetzten Zielen gerecht werden. Im Fokus steht in diesem Modul die Beantwortung der folgenden Fragen: Was ist Controlling? Welche Aufgaben hat es? Mit welchen Instrumenten arbeitet das Controlling? Welche Kennzahlen stellt das Controlling bereit und was bedeuten sie? Welche Aufgaben hat das Rechnungswesen? Was ist eine Bilanz und was ein Jahresabschluss?

Beide Module werden von Dr. Andreas Kaapke betreut, der den Absolventen des „Manager Fahrzeugteile“ noch in guter Erinnerung sein dürfte.

PRÄSENZTERMINE ALLER MODULE FÜR 2009 STEHEN BEREITS FEST:

28. September 2009: Kommunikation
29. September 2009: Preispolitik
30. September 2009: Beschaffung
01. Oktober 2009: Investition
02. Oktober 2009: Controlling

Jeweils 8 Uhr bis 15:30 Uhr – ab 16 Uhr folgt die einstündige Abschlussklausur.

Veranstaltungsort der Präsenzveranstaltungen ist das Institut für Handelsforschung in Köln.

„Manager Fahrzeugteile PLUS“ – die ideale Ergänzung

— Interview mit Michael Keller (PV Automotive), einem der ersten Mitarbeiter des freien Kfz-Servicemarkts, der drei Module des neuen „Manager Fahrzeugteile PLUS“ erfolgreich absolviert hat.

GVA-Nachrichten: Herr Keller, Sie haben im Jahr 2003 bereits den „Manager Fahrzeugteile“ erfolgreich absolviert und darauf aufbauend letztes Jahr drei Module des „Manager PLUS“ belegt. War das neue Fernstudium für Sie eine sinnvolle Erweiterung und wenn ja, warum?
Michael Keller: *Beim Lehrgang „ Manager Fahrzeugteile“ wurde mir schon viel Basiswissen vermittelt. Durch die Module des „ Manager Plus “ wurde dieses Basiswissen noch mal vertieft, ist somit die ideale Ergänzung. Nach 5 Jahren war natürlich auch der Aspekt der Aktualisierung des Wissens wichtig. Die Anforderungen des Marktes sind sehr dynamisch - hier hat sich in vielen Bereichen etwas getan.*

GVA-Nachrichten: Wie beurteilen Sie die Anforderungen des Lehrgangs etwa hinsichtlich des benötigten Vorwissens und des Umstands, dass dieser i.d.R. berufsbegleitend absolviert wird?
Michael Keller: *Es ist schon zwingend notwendig ein gewisses Vorwissen zu haben, um diese Module erfolgreich zu absolvieren, da die Anforderungen recht hoch sind. Der Vorteil ist, dass die Module auch einzeln buchbar und somit mit den beruflichen und persönlichen Interessen vereinbar sind. Mit etwas Fleiß und Durchhaltevermögen lässt sich der Lernstoff gut nach Feierabend bewältigen.*

GVA-Nachrichten: Würden Sie den Lehrgang an andere Mitarbeiter der Branche etwa Absolventen des „Manager Fahrzeugteile“ weiterempfehlen und wenn ja, was spricht dafür?
Michael Keller: *Die Teilnahme am „Manager PLUS“ ist auf jeden Fall empfehlenswert. Die Ansprüche an die Mitarbeiter der Branche steigen permanent, gerade was betriebswirtschaftliche Fragen angeht - hier liegt auch der Schwerpunkt des Fernstudiums. Um den Anforderungen im Markt gerecht zu werden, sollte deshalb jeder ambitionierte Mitarbeiter der Branche diese Kurse besuchen.*

Michael Keller, PV Automotive

GVA-Nachrichten: Herr Keller, vielen Dank für das Gespräch.

Europäisches Parlament verabschiedet Euro VI-Verordnung

Dreimal wurde der Abstimmungstermin im Plenum des Europäischen Parlaments verschoben, in der letzten Sitzungswoche des abgelaufenen Jahres 2008 war es dann soweit: Das EU-Parlament verabschiedete am 16. Dezember die Euro VI-Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge. Die Zustimmung der EU-Kommission steht noch aus.

In erster Linie ist die Verordnung eine neue Abgasnorm für schwere Nutzfahrzeuge, die den Ausstoß von Rußpartikeln und Stickoxiden senken soll. Des Weiteren wird mit Euro VI erstmals ein Grenzwert für die Menge der ausgestoßenen Partikel festgelegt, wodurch die ultrafeine Fraktion der vom Motor emittierten Partikel überwacht wird.

Für den freien Kfz-Teile- und Servicemarkt von besonderer Bedeutung sind allerdings jene Passagen von Euro VI, die sich mit dem Zugang zu den Reparatur- und Wartungsinformationen der Fahrzeughersteller befassen. Verschiedene beteiligte Kreise, so etwa auch FIGIEFA und GVA, sind im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses dafür eingetreten, die entsprechenden Formulierungen der „Pkw-Verordnung“ Euro 5 auch auf den Nutzfahrzeugbereich zu übertragen. Die Argumente dafür haben die Entscheidungsträger in Brüssel augenscheinlich überzeugt, denn der Verordnungstext enthält die notwendigen Bestimmungen. So müssen die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen, analog zum Pkw-Bereich, unabhängigen Marktbeteiligten, wie freiem Nkw-Teilehandel oder freien Nkw-Werkstätten, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen uneingeschränkt und in einem standardisierten Format verfügbar machen.

Mit Euro VI ist der Zugang des freien Marktes zu den technischen Informationen der Fahrzeughersteller im Nkw-Bereich längerfristig gesichert. Der Schönheitsfehler hierbei: Die entsprechenden Regelungen treten erst in einigen Jahren in Kraft. Bis zu ihrem Auslaufen im Mai 2010 regelt die aktuelle Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, dass unabhängige Marktbeteiligte Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller haben sollen. Die Kfz-GVO gilt sowohl für den Pkw-Bereich als auch für Nutzfahrzeuge. Sollte die Kfz-GVO ersatzlos auslaufen, würde im Pkw-Bereich ab September 2009 „nur noch“ die Euro 5-Verordnung das Recht auf Zugang zu den Informationen regeln. Sie gilt allerdings nur für Fahrzeugmodelle, die ab diesem Zeitpunkt zugelassen werden. Der existierende Fahrzeugpark, der für den freien Markt besonders interessant ist, wird nicht erfasst. Diese zeitliche Lücke ist im Nkw-Bereich ungleich größer. Sollte es nach Mai 2010 keine neuen sektor-spezifischen Regeln für den Vertrieb von Kfz-Ersatzteilen geben, fehlt dem freien Nkw-Markt bis zum Inkrafttreten von Euro VI eine detaillierte Bestimmung über den Zugang zu technischen Informationen. Ansprüche müssten mühsam aus den allgemeinen Grundsätzen des Kartellrechts abgeleitet werden.

Einmal mehr verdeutlicht den Sinn der Verlängerung oder Neuauflage sektor-spezifischer Regeln über Mai 2010 hinaus. Die Vertreter des freien Kfz-Teile- und Servicemarkts haben das Problem bereits vor geraumer Zeit erkannt und die europaweite „Right to Repair“ (R2R) Kampagne initiiert. Eines der Hauptziele der Kampagne ist es, den rechtlichen Zugang zu den technischen Informationen der Fahrzeughersteller durchzusetzen und so die Zukunft des freien Marktes zu sichern. Unterstützen sollte die Kampagne jeder, der an bezahlbarer Mobilität interessiert ist. Dies kann etwa durch die Teilnahme an der Petition zu R2R geschehen, die online unter www.r2rc.de abrufbar ist.

Neue EU-Verordnung zur Kennzeichnung von Chemikalien

Nachdem das neue europäische Chemikalienrecht REACH Hersteller und Händler von Chemikalien in den letzten Monaten intensiv beschäftigt hat und auch ein Dauerthema bleiben wird, hat die Europäische Union unterdessen mit der so genannten GHS-Verordnung einen weiteren Schritt in Richtung europäischer Harmonisierung des Chemikalienrechts getan.

Am 28.11.2008 verabschiedeten die Parlamentarier die Verordnung über die Einordnung von Stoffen und Gemischen sowie zur Änderung der Richtlinie 67/548/EWG und der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006.

Hinter dem Kürzel GHS verbirgt sich das Globally Harmonized System, welches von der UN und der OECD entwickelt wurde und die weltweite Harmonisierung der Einstufung und Kennzeichnung von Stoffen und Stoffgemischen fordert. Ziel ist es, die Gefahren für die menschliche Gesundheit und für die Umwelt bei der Herstellung, Verwendung und beim Transport von chemischen Stoffen und Gemischen zu reduzieren. Die Basis bildet dafür ein weltweit einheitliches System für die Einstufung der Gefahren, die von Chemikalien ausgehen können und für Gefahrenkommunikation soll durch die Verwendung einheitlicher Kennzeichnungssymbole verbessert werden.

Die Kennzeichnung der Gefahren ist von Land zu Land noch verschieden. Eine weltweite Verwendung einheitlicher Piktogramme und Warnhinweise für dieselben Gefahren dient demnach dem Schutz der Arbeitnehmer in den Betrieben, in denen mit Chemikalien hantiert wird, sowie der Sicherheit der Verbraucher und der Umwelt. Die GHS-Verordnung verpflichtet die Unternehmen, ihre Chemikalien vor deren Vermarktung entsprechend ihrer Gefährlichkeit einzustufen, zu kennzeichnen und zu verpacken. Neben der Kennzeichnung der möglichen Gefahren die von betroffenen Chemikalien ausgehen, muss gleichzeitig der Gefährlichkeitsgrad an die Europäische Agentur für chemische Stoffe gemeldet werden, damit dieser ins GHS übernommen werden kann.

GHS weist einige Überschneidungen mit REACH auf, es gibt aber auch wesentliche Unterschiede. REACH will jedes Mitglied der Lieferkette verpflichten, zu Stoffen, Zubereitungen und Erzeugnissen Sicherheitsangaben zu machen und mit Risiken beim Gebrauch richtig umzugehen. Information ist das Herzstück von REACH. REACH verpflichtet Industrie, Handel und Anwender zur Registrierung von Stoffen (und Verwendungen), zur Identifizierung von Verwendungen und zur Information in der Lieferkette. Wer die Anforderungen von REACH nicht erfüllt, kann aus dem Markt in der EU ausgeschlossen werden. Ohne Daten kein Markt! GHS dagegen hat Auswirkungen auf die Einstufung und die Kennzeichnungspflicht für Stoffe und Stoffgemische unabhängig von der produzierten oder importierten Menge. Mit ihrem Inkrafttreten hat die GHS-Verordnung Anfang 2009 einige Bestimmungen zur Einstufung und Kennzeichnung, die in REACH enthalten sind, ersetzt. Andere Rechtsbereiche wie die Verpflichtung zur Übermittlung des Sicherheitsdatenblattes sowie die mit GHS harmonisierten Vorgaben zu dessen Erstellung werden weiterhin von REACH geregelt.

Nach einer Übergangszeit soll die GHS-Verordnung die geltenden Vorschriften zur Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen ersetzen. Stoffe müssen demnach bis zum 1. Dezember 2010 und Gemische bis zum 1. Juni 2015 nach den neuen Vorschriften eingestuft und mit einem neuen Sicherheitsdatenblatt versehen werden.

Nähere Informationen zum Thema GHS bietet etwa die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (baua) unter www.baua.de.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin informiert zu diesem Thema.

Das Umweltbundesamt kann zu REACH und GHS kompetent Auskunft geben.

AMITEC 2009

Die wichtigste deutsche Teilemesse des Jahres

Auf der AMITEC präsentieren Teilegroßhändler ihre Servicebereiche.

Auf der AMI werden die neuesten Fahrzeugmodelle vorgestellt.

Vom 28. März bis 1. April öffnet die AMITEC, die Fachmesse für Fahrzeugteile, Werkstatt und Service, ihre Tore auf der Neuen Messe Leipzig.

Für fünf Tage wird die sächsische Metropole so wieder zum Treffpunkt für Industrie, Handel und Werkstätten. Im vergangenen Jahr konnte die Messe über 270 Aussteller und etwa 52.000 Fachbesucher verzeichnen. Großes Augenmerk legen die Messebetreiber darauf, die Messe überregionaler und internationaler zu gestalten. So konnte der Anteil der ausländischen Fachbesucher in der Auflage 2008 auf 16 Prozent gesteigert werden. In diesem Jahr erwarten die Veranstalter über 280 Aussteller und wieder weit über 50.000 Fachbesucher. Neben der Präsentation innovativer Produkte und Serviceleistungen, kann in praxisnahen Fachveranstaltungen, bei Vorträgen sowie Vorführungen wieder viel Wissen mitgenommen werden.

Auch der GVA wird sich die Messe nicht entgehen lassen und mit Vertretern präsent sein. So wird die europaweite „Right to Repair“ Kampagne zur Stärkung des freien Kfz-Teile- und Servicemarkts eine wichtige Rolle in den Messeplanungen des Verbands spielen. Wie Sie sich als Aussteller an den Aktionen des GVA auf der AMITEC beteiligen können, erfahren Sie unter a.vorbau@gva.de oder Tel. (02102) 77077-20.

Seminar „Kfz-Technik für Kaufleute“

Vertriebsmitarbeiter im Teilehandel sollten ein solides Wissen über die Technik von Kraftfahrzeugen besitzen.

Fachkräfte im Fahrzeugteile-Handel müssen technisches Know-how besitzen, um erfolgreich arbeiten zu können. Neben der Benennung der Teile sollten auch deren Verwendungszweck und das technische Umfeld bekannt sein, denn der kompetente Verkäufer sollte den Käufer auf häufig notwendige Zusatzartikel aufmerksam machen können und ihm diese mit anbieten. Dieses Wissen wirkt nicht nur umsatzsteigernd, sondern schafft auch Vertrauen beim Kunden.

Speziell für Vertriebsmitarbeiter im Innen- und Außendienst bietet der GVA deshalb seit einigen Jahren das Seminar „Kfz-Technik für Kaufleute – Ihre Chance für Zusatzverkäufe“ an. Einen besonderen Fokus legt Dozent Edwin Hermanns auf die Bereiche „Motor“, „Kraftübertragung“, „Fahrwerk“ und „Elektrik“. Das Seminar findet am 24./25.03.2009 in Düren statt, die Anmeldung ist ab sofort möglich.

Nähere Informationen zu diesem und auch allen weiteren Fortbildungsangeboten im Rahmen des GVA-College erhalten Sie unter www.gva.de unter dem Menüpunkt „GVA-College“ sowie telefonisch unter (02102) 77077-0

AutoZum sendet starke Impulse

Die gerade zu Ende gegangene AutoZum in Salzburg hat dem Kfz-Gewerbe eine sehr wichtige Botschaft vermittelt. Die Stimmung auf der Messe war allen Unkenrufen zum Trotz verhalten optimistisch.

Jürgen Rabsilber, Geschäftsführer von van Wezel und Kurt Kerschl, Prokurist VWA van Wezel Autoparts GmbH, begrüßten internationale Gäste.

Palle Willumsen, Sales & Marketing Manager für Deutschland, Österreich und die Schweiz von Delphi, war mit seinem Team erstmals auf der AutoZum.

André Leschinski nutzte jede freie Minute, um mit der Zentrale von Lesjöfors in Hagen zu kommunizieren.

„Es wird nicht einfacher, aber mit verstärktem Einsatz werden wir auch dieses Jahr erfolgreich gestalten“, ist nur eine von vielen geäußerten Meinungen, die Brancheninsider auf dieser Messe verlauten ließen. Die überaus positive Grundstimmung in unserem Nachbarland sollte für den deutschen Kfz-Service Markt Signalwirkung haben. Trotz des geringeren Fahrzeugvolumens in Österreich sind alle Beteiligten in der Alpenrepublik optimistisch.

Die diesjährige AutoZum kann in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten als Gradmesser für den weiteren Verlauf des Jahres im Kfz-Service Markt angesehen werden. Allein die Aussteller- und Besucherzahlen dokumentieren, dass sich hier etwas bewegt. Mit insgesamt 325 Direktausstellern und 150 weiteren Unternehmen war das Messezentrum sehr gut belegt. Kamen im letzten Jahr 24.800 Fachbesucher zur AutoZum, so konnte die Messegesellschaft in diesem Jahr 23.929 Fachbesucher vermelden.

Die AutoZum feiert bereits ein kleines Jubiläum. Die erste AutoZum startete vor 35 Jahren erstmals im Jahr 1974 in vier Hallen des damals noch „Salzburger Ausstellungszentrum“ benannten Geländes. Das Gesicht der Messe hat sich seitdem stark verändert. Die diesjährige AutoZum wartete erstmals mit einem Nutzfahrzeug-Schwerpunkt auf. Dies zeigt sehr deutlich, dass das Nkw-Gewerbe auch in Österreich auf einem hohen Niveau stattfindet. Der erste Tag der Transportwirtschaft ist ein weiteres Indiz für das steigende Selbstbewusstsein und die hohe Akzeptanz dieses wichtigen Bereiches der Automobilwirtschaft. Außerdem gab es an allen Messetagen interessante Fachvorträge, wie zum Beispiel „Zukunft Fahrzeugzustand“, „Zukunft Werkstätte“ oder das Thema „Ertragsoptimierung im Autohandel“, die vom Publikum gut angenommen wurden.

Die große Anzahl an Ausstellern zeigt, dass die AutoZum den Startschuss in ein neues Jahr darstellt. Darunter waren zahlreiche Industriemitglieder des Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA), die von der besonderen Atmosphäre der Messe sehr angetan waren.

Die Messeatmosphäre der AutoZum zeigt, wie wichtig gerade die emotionale Seite des Wirtschaftslebens ist. Gute Stimmung trotz aller schlechten Voraus-

Hartmut Prinz der Quinton Hazell Deutschland GmbH informierte über die große Produktpalette des Unternehmens.

Der Bosch Großhändler KSM war mit einem repräsentativen Stand auf der Messe.

Bernd Fuchs (l.), Vertriebsleiter Federal Mogul und Frank Hürter, Commercial Director Federal Mogul, besuchten Ihre Kunden auf der AutoZum.

Am Stand von febi Bilstein gibt es immer etwas Neues zu besprechen.

sagen führt zu einem ganz anderen Umgang mit der auf einem sehr hohen Niveau stattfindenden sogenannten Krise. Sicherlich werden weniger Neufahrzeuge auf unseren Straßen zu sehen sein. Dies jedoch ist kein nationales, sondern ein weltweites Problem.

Für den freien Kfz-Service Markt eröffnen sich sogar durchaus positive Erkenntnisse. Das immer weiter ansteigende Fahrzeugalter führt dazu, dass der Wartungs- und Reparaturbedarf stetig zunimmt. Dies bedeutet für den Teilegroßhandel, dass er ein möglichst großes Sortiment vorrätig halten sollte. Natürlich muss der Großhandel seine betriebswirtschaftlichen Kennzahlen im Auge behalten, um auch in Zukunft erfolgreich zu sein. Trotzdem darf in diesem Segment nicht so weit abgespeckt werden, dass die Versorgung des freien Kfz-Service Marktes leidet.

Eine Umfrage der amz-Redaktion unter einigen Werkstattinhabern zeigt, dass dort das Wort „Krise“ noch nicht ungekommen ist. Gerade die zurückliegenden sehr kalten Wintertage haben die Schwächen der älteren Fahrzeuge deutlich sichtbar gemacht. Fast alle Automobilclubs können sich vor Pannennotrufen ihrer Mitglieder nicht mehr retten. Besonders stark beanspruchte Fahrzeugteile, wie zum Beispiel Stoßdämpfer, Federn, Batterien oder Scheibenwischer sind zurzeit gefragt. Gleichzeitig werden bereits Engpässe in der Versorgung mit Frostschutz und Batterien sowie anderen Verschleißteilen gemeldet.

Die freien Kfz-Werkstätten können von dieser Situation nur profitieren. Die große Herausforderung für die nächsten Monate besteht darin, dem Endverbraucher weiterhin gute Serviceleistungen anzubieten und dabei die Kosten nicht aus den Augen zu verlieren. Gleichzeitig bietet sich die Chance, gerade jetzt in neue Geschäftsfelder zu expandieren, um mit weiteren Dienstleistungen Boden gut zu machen.

Der österreichische Markt hat dies begriffen und zeigt sich verhalten optimistisch. Für den deutschen Markt sollte diese Einstellung erst recht gelten. „Warum freuen wir uns nicht darüber, dass mehr als 95 Prozent des Geschäftes reibungslos laufen, anstatt über die restlichen fünf Prozent zu lamentieren“, lässt ein Teilnehmer der Messe verlauten.

Mit einem Zitat von Henry Ford beendete Gustav Trubatch, Generaldirektor von Castrol Austria und Sprecher der Branche, seine Eröffnungsrede: „Es hängt von dir selbst ab, ob du das neue Jahr als Bremse oder als Motor benutzen willst.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

oth

UNSER ERFOLG IST DIE SUMME VIELER TEILE.

PKW-PARTS IN ERSTAUSRÜSTER-QUALITÄT – AUCH ALS KOMPLETTE REPARATUR-KITS.

Erstklassige Qualität ist bei uns stets das Ergebnis vieler Einzelleistungen. Zum einen das Material: Jedes einzelne Part durchläuft zahlreiche interne wie externe Tests, bevor es auf den Markt kommt. Zudem prüfen wir unsere Zulieferer regelmäßig auf Perfektion und Präzision. Diese hohen Ansprüche vereinen sich mit unserem Know-how bei T-/U-Teilen und Reparatur-Kits, mit den Leistungen in Logistik und Konfektionierung und mit Praxis-Schulungen zu einem Qualitäts-Versprechen, das wir halten. Versprochen.
Mehr Infos unter www.ruville.de

RUVILLE
YOUR PARTNER

Vor dem Eingang zur Lokhalle herrschte dichtes Gedränge.

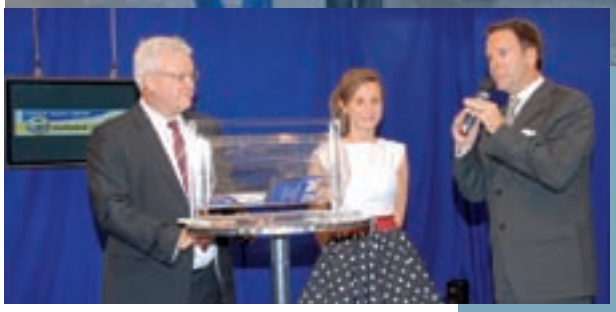
Erfolgreiche Profi Service Tage

Zum Abschluss des Jahres fanden die Profi Service Tage der Coparts in der Lokhalle in Göttingen statt. Auf knapp 9000 Quadratmetern zeigten 170 Aussteller den Werkstattpartnern interessante Produkte und Konzepte für den Pkw- und Nkw-Werkstattservice.

Trotz winterlicher Straßenverhältnisse war die Coparts-Messe mit knapp 7000 Fachbesuchern sehr gut besucht. Die Lieferantenpartner zeigten einen bunten Querschnitt an Produkten und Dienstleistungen rund um das Kfz-Gewerbe. Werkstattinhaber konnten sich über die aktuellen Werkstattausrüstungsgeräte informieren. Hier wurden vor allem neueste Montage- und Demontagegeräte für Run-Flat- und Ultra-High-Performance-Reifen nachgefragt. Zudem wurden Komplettlösungen rund um den Klimaservice vorgestellt.

Aber auch die Verschleißteilespezialisten führten auf den Profi Service Tagen sehr viele Fachgespräche mit den Experten aus der Werkstatt. An zahlreichen Ständen erläuterten Vorführungen die ausgestellten Produkte und Servicelösungen. Am Stand der Continental-Teves AG wurden unter anderem das elektronische Service Tool (EST) von ATE und das ContiSys für die Mehrmarkendiagnose vorgestellt. Das EST ist ein universell einsetzbares Diagnosewerkzeug, das sich für verschiedene Servicearbeiten anbietet. Vom Bremsenservice bis zur Rückstellung der Serviceereignisse Öl, Inspektion oder sogar Jahresinspektion reicht das Spektrum. Für die Arbeiten mit dem ATE EST wird keine ausführliche Bedienungsanleitung benötigt. Die einfache Bedienung und die detaillierten Arbeitsanweisungen im Display ermöglichen ein intuitives Arbeiten.

Am Messestand von Herth+Buss konnten sich die Fachbesucher das WAD Mobil anschauen. Dieses Show Car wurde eigens für die Zwecke des Werkstatt-Außendienstes (WAD) ausgestattet. Der WAD besucht gemeinsam mit den Großhandelskunden die Werkstattpartner



Coparts-Geschäftsführer Ulrich Wohlgemuth (links) während einer Verlosung auf der Showbühne.

Immer im Dienst ist Alfred Aschenbrenner, Verkaufsdirektor Deutschland, Österreich und Schweiz von Honeywell Aftermarket Europe GmbH.

Hans Mühlhaus (von links), Vertriebsleiter, Hagen Melas, Marketingleiter, und Jens Heun präsentierten die Produktpalette von Herth+Buss. Fotos: Tewes

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

Das Unternehmen Texa bietet Diagnoselösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge. Bei Vorführungen bleiben interessierte Werkstattprofis sofort stehen.

Michael Bauer, Marketing-Manager Automobil-Ersatzteile Pkw/Nkw, und Mitarbeiter Frank Reichenberger

in den jeweiligen Verkaufsgebieten mit dem WAD Mobil. Dabei werden je nach Kundenwunsch ausgewählte Sortimentsschwerpunkte präsentiert, Produktschulungen durchgeführt, Werkstatt-Stammtische abgehalten oder individuelle, umsatzfördernde Vertriebslösungen erarbeitet. Mit einem neuen Sortiment an Entriegelungswerkzeugen und einem neuen LED-Tagfahrlicht-Set wartete Herth+Buss bei den Profi Service Tagen auf.

Reger Andrang herrschte auch an den Ständen der komplett vertretenen Coparts-Gesellschafter und an den Ständen, die die Systembausteine der Kooperation präsentierten. Am großen Gesellschafter-Messestand präsentierte sich jeder Gesellschafter seinen Kunden aus Fachhandel und Werkstatt. Großes Interesse fanden auch die Aktiv-Systembausteine der Coparts. Gerade in diesem Bereich hat die Kooperation einiges zu bieten. Mit dem Unternehmen atriga wurde ein Dienstleister gefunden, der den Bereich Forderungsmanagement anbietet. Bei den Aktivitäten im Segment Handelsmarketing bietet die Coparts einige Projekte wie zum Beispiel Gebrauchtwagen-Tauschtage an. Die Verantwortlichen am Stand des Werkstattkonzeptes Top-Truck-Service mussten zahlreiche Anfragen von potentiellen Nkw-Werkstattinhabern bearbeiten. Gleichzeitig wurde die All-Car 24 Autohaus GmbH, mit Sitz in Laucha nahe Eisenach, als 125. Systempartner des Top-Truck-Service-Konzeptes mit einer Urkunde geehrt.

Ulrich Wohlgemuth, Geschäftsführer der Coparts, ist mit den zweiten Profi Service Tagen mehr als zufrieden. „Unsere Erwartungen sind übertroffen worden“, erklärt er. Dabei hat ihm besonders die hohe Sachkundigkeit des Fachpublikums beeindruckt. „Hier trafen wirklich Profis auf Profis“, zog er ein positives Fazit.

oth

Schmierstoffwechsel bei Gasumrüstung

Im Gasbetrieb wird das Motoröl bivalent betriebener Ottomotoren wesentlich stärker belastet als beim Fahren nur mit Benzin. Um Schäden an der Motormechanik zu verhindern, empfehlen Fachleute den Einsatz von vollsynthetischen Leichtlaufölen.

Nach der Umrüstung auf Gasbetrieb sollte grundsätzlich ein Ölwechsel mit vollsynthetischem Motoröl erfolgen. Foto: Castrol

Für Marken- wie freie Werkstätten ist die Fahrzeug-Umrüstung auf Autogas und Erdgas inzwischen ein wichtiger Geschäftsbereich: Schließlich steigen immer mehr Autofahrer von konventionellen Kraftstoffen auf die kostengünstige Alternative um und haben einen regelrechten Boom auch im Versorgungsnetz ausgelöst. Inzwischen führen mehr als 4000 Tankstellen in Deutschland Autogas; bei Erdgas umfasst das Netz rund 800 Stationen.

Ölwechsel notwendig

Die Umrüstung gehört zum technischen Standard-Repertoire vieler Werkstätten. Dass mit dem Kraftstoffwechsel auch ein Austausch des Motorenöls oft nicht nur empfehlenswert, sondern sogar notwendig ist, wird dagegen von vielen Service-Mitarbeitern und Mechanikern übersehen. „Dabei könnten Werkstätten von mehr Knowhow bei der Wahl des richtigen Schmierstoffs gleich doppelt profitieren: Neben einem zufriedenen Kunden, der sich nicht um die Leistungsfähigkeit seines Motors sorgen muss, ergeben sich durch den Wechsel des Motorenöls auch neue Absatzchancen“, sagt Martin Redzanowski, Leiter des technischen Kundendienstes bei Castrol.

Herstellervorschriften behalten Gültigkeit

Zwar behalten die Herstellerspezifikationen für das passende Motorenöl auch nach der Umrüstung auf Autogas oder Erdgas meist ihre Gültigkeit, doch mineralische oder teilsynthetische Öle erfüllen nur die Mindestanforderung der Benzinaggregate. In Kombination mit Autogas oder Erdgas müssen Motorenöle jedoch zusätzlichen Belastungen standhalten. So sind die Schmierstoffe prinzipbedingt höheren thermischen Belastungen ausgesetzt. Während Ottokraftstoff flüssig in das Saugrohr des Motors eingebracht wird, dort schnell verdampft und beim Verdampfen den Einlassbereich und den Brennraum kühlt, fehlt dieser Effekt bei Autogas und Erdgas. Daraus ergeben sich höhere Temperaturen im Brennraum und dementsprechend größere Belastungen für das Motorenöl.

Darüber hinaus fehlen in den alternativen Energieträgern auch die reinigungsaktiven Additive des Ottokraftstoffs, welche die Asche- und Ölkohlebildung minimieren. In gasbetriebenen Motoren bilden sich somit schneller schädliche Ablagerungen.

Vollsynthetisch statt mineralisch

Service-Mitarbeiter in Werkstätten sollten Autofahrer deshalb schon bei der Umrüstung ihrer Fahrzeuge auf die Risiken durch zusätzliche Ablagerungen und höhere Temperaturen im Motor aufmerksam machen. Abhilfe schaffen vollsynthetische Motorenöle, die im Vergleich zu mineralölbasischen Ölen auch bei deutlich höheren Temperaturen für hervorragende Schmierung sorgen. Darüber hinaus neigen Hochleistungsöle deutlich weniger zur Verkokung und reduzieren die Ablagerungen auf ein Minimum. Castrol empfiehlt für gasbetriebene Motoren das Edge Formula RS SAE 0W-40 als perfekt abgestimmte Lösung für freie Werkstätten und den Kfz-Teilehandel. „Service-Mitarbeiter in den Werkstätten haben damit die Möglichkeit, sich als Partner des Autofahrers zu positionieren, der auch über den Verkauf von Umrüstanlagen hinaus denkt. Der Schmierstoff-Wechsel ist auch ein wichtiger Beitrag zur Dauerhaltbarkeit des Motors und zum Werterhalt des Fahrzeugs – das werden Kunden zu schätzen wissen und ihrer Werkstatt treu bleiben“, betont Redzanowski.

Mehrkosten amortisieren sich

Ein zusätzliches Verkaufsargument für vollsynthetische Leichtlaufröle sind deren gute Spritspar-Eigenschaften, die sich an der Tankstelle auszahlen und somit die Mehrkosten im Vergleich zu mineralischen Ölen wieder wettmachen: Abhängig vom jeweiligen Modell beziffert beispielsweise der ADAC das Einsparpotenzial von Leichtlaufölen beim Kraftstoffverbrauch auf bis zu sechs Prozent. rl

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

Kriegsbemalung: Einen BMW gibt es als Werkstatt-Ersatzwagen zwar nicht, aber eine ähnlich auffällige Gestaltung wie hier sorgt auf jeden Fall für Aufmerksamkeit.

Der Motorroller Generic XOR im Castrol-Design ist geeignet für kurze Wege und den Fahrspaß zwischendurch.

Fotos: Castrol

Castrol macht die Werkstatt mobil

Ein Werkstatt-Ersatzfahrzeug ist eine recht teure Angelegenheit. Der Schmierstoffhersteller bietet jetzt eine günstige Lösung.

Erstklassige Arbeit – das ist es, was der Kunde ohnehin von der Kfz-Werkstatt erwartet. Besser ist es, wenn die Werkstatt ein Quantum mehr zu bieten hat. Beispielsweise ein Ersatzfahrzeug für die Dauer der Reparatur. Das ist aber für gewöhnlich eine recht kostspielige Angelegenheit. Castrol bietet seinen Partnern jetzt mit seinem neuen Mobilitätskonzept die Möglichkeit, in Verbindung mit einem Ölvertrag günstig an ein Fahrzeug zu kommen.

Die Marketingexperten von Castrol haben eine Reihe von Kleinwagen als Werkstatt-Ersatzfahrzeug ausgesucht. Sie sind durch ihre auffällige Beklebung eindeutig als „Castrol-Fahrzeug“ zu erkennen, lassen der Werkstatt aber noch ausreichend Raum, eigene Werbung anzubringen. Je nach Verfügbarkeit und Nachfrage können Fahrzeughersteller, Modell und Ausstattung variieren, sicher ist aber, dass die Werkstatt monatlich netto entweder 164, 147 oder 130 Euro zahlt – je nachdem, ob der Partner einen 3000-, 5000- oder 7000-Liter-Ölvertrag hat. Die Laufzeit beträgt 24 Monate, bei einer Laufleistung von 30.000 Kilometern. Versteckte Kosten gibt es bei dem Angebot selbstverständlich nicht, wie Stefan Schmidt als Marketingverantwortlicher beteuert: „Es sind weder Anzahlung noch Schlussrate fällig. Das Restwertrisiko liegt beim Leasinggeber und das Angebot ist sogar inclusive Vollkasko- und Haftpflichtversicherung.“

Chance zum Geldverdienen

Dieser günstige Preis bietet den Vorteil, dass die Werkstatt eine reelle Chance hat, mit dem Wagen Geld zu verdienen. Für 20 Euro täglich an den Kunden vermietet, hat sich das Fahrzeug unter Umständen bereits am siebten Tag bezahlt gemacht, spätestens aber nach dem neunten Tag. Zudem ist der auffällig beklebte Wagen in der Region mit dem Schriftzug der Werkstatt unterwegs. Dieser Werbeeffekt ist zwar nicht unbedingt in Heller und Pfennig zu beziffern, aber doch ein großer Vorteil. Die regionale Werbung – für die Kfz-Werkstatt unerlässlich – ist sozusagen schon ohne zusätzliche Kosten „eingebaut“.

Einen solchen Werkstatt-Ersatzwagen zu bestellen, ist denkbar einfach. An erster Stelle sollte das Gespräch mit dem Castrol-Außendienstler stehen, danach genügt es, eine Kopie des Schmierstoffvertrages an die KC Consulting GmbH in Göppingen zu schicken. Zuständig ist Sabine Semler, die mobil unter (0151) 91 60 422 oder per Fax unter (0721) 151 247 019 zu erreichen ist. Die E-Mail-Adresse lautet kccgmbh@googlemail.com.

Einen Roller gibt´s auch

Ein weiterer Baustein im Mobilitätskonzept, den Castrol seinen Partnern in der Werkstatt bieten kann, ist der Racing-Roller Generic XOR im Castrol-Design im Wert von 899 Euro – er ist in Verbindung mit einem 5000- oder 7000-Liter-Ölvertrag kostenfrei zu bekommen. Mit seinem 50-Kubikzentimeter-Motor ist der kleine Flitzer mit jedem Führerschein der Klasse 3 zu fahren und somit breit einsetzbar. Sei es, um dem Kunden während des Ölwechsels am Wagen einen besonderen Fahrspaß zu bieten oder einfach nur, dass ein Kollege mal eben schnell Brötchen damit holen kann. tv

www.castrol.de

Schützt die Autogasanlage, schont die Umwelt.
• Reduziert den Verbrauch und die Schadstoffemissionen
• Schützt Ventile und Ventilsitze
• Reinigt Injektoren und Treibstoffsystem
• weniger Verschleiß und längere Lebensdauer
German Power Additives
ERC
LPG Gas Lube
TOP Professional Line
Fordern Sie weitere Infos an!
ERC Emissions-Reduzierungs-Concepte GmbH · D-21244 Buchholz i.d.N.
www.erc-online.de · office@erc-online.de
ERC
Emissions-Reduzierungs-Concepte

FÜR DIE FREIEN:

Werkstatt-Marketing

Wer wettbewerbsfähige Produkte anbieten will, der muss die Wünsche der Kunden kennen. Deswegen hat Castrol bei TNS, einem der führenden Marktforschungsinstitute, eine Studie in Auftrag gegeben. TNS befragte Ende 2006 insgesamt 603 Personen im Alter zwischen 18 und 65 Jahren, die sich um die Wartung ihres Autos kümmern und im Laufe des Jahres Motorenöl gekauft haben. Das Ergebnis: Im Vergleich zu drei Mitbewerbern hat Castrol immer mit Abstand die Nase vorn.

Bei der so genannten „emotionalen Markenstärke“ liegt Castrol mit 36 Prozent gegenüber acht, elf und 18 Prozent weit vorn. Ebenso verhält es sich bei dem Kriterium „Verkaufsstärke im Markt“. Hier punktet das Unternehmen mit 44 Prozent (im Vergleich: acht, elf und 24 Prozent). Das „Preis-Leitungs-Verhältnis“ beurteilen 45 Prozent der Befragten als positiv (14, 14 und 33 Prozent), in der Frage der „Vertrauenswürdigkeit“ sprechen sich 46 Prozent positiv aus (16, 18 und 40 Prozent).

Die guten Umfrageergebnisse sind sicherlich ein Grund für Begeisterung, das allein reicht jedoch nicht. Deswegen bietet Castrol das Freie-Werkstatt-Programm für Werkstätten an. Das Programm ruht auf drei Säulen und reicht von den Premiumschmierstoffen zu den Leistungen rund um das Schmierstoffgeschäft und individuelle Businessprogramme. tv

Imposante Erscheinung:
Das Außenlager der Addinol Lube Oil GmbH.

Kernstück der Motorölproduktion:
Die Mischanlage am Standort Leuna.

Vom Lager geht die Fassware in alle Welt.
Fotos: Addinol Lube Oil GmbH

Addinol – Schmierstoffe Made in Germany

Die deutsche Addinol Lube Oil GmbH ist ein klassischer Mittelständler unter den Ölherstellern. Ihre Motoren- und Getriebeöle spielen laut eigenem Bekunden in der Qualitätsliga ganz vorn mit.

Bis in das Jahr 1936 geht die Geschichte des sächsischen Unternehmens zurück. Zur DDR-Zeit war Addinol – der Firmenname ist die Kurzform von „Additive in Oil" – eine der beliebtesten Marken im Arbeiter- und Bauernstaat. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands investierte Addinol am Chemiestandort Leuna in Sachsen-Anhalt in den neuen Unternehmenssitz. 2007 gingen zusätzliche Produktionsanlagen und ein eigenes Logistikcenter in Betrieb. Mehr als 600 Erzeugnisse werden heute in Leuna entwickelt, produziert und abgefüllt. Mit Vertriebspartnern in mehr als 70 Ländern ist Addinol auf allen Kontinenten vertreten. In Deutschland erfolgt der Vertrieb zum größten Teil über den Mineralölhandel.

Das Automotive-Sortiment von Addinol umfasst Motoren- und Getriebeöle mit den höchsten international gültigen Spezifikationen nach ACEA und API. Für die Qualität der Schmierstoffe für alle Kraft- und Nutzfahrzeuge sprechen die mehr als 150 namentlichen Freigaben führender OEM. Dazu zählen unter anderem BMW, Daimler, die Volkswagen-Gruppe, MAN, Porsche, Ford, Renault, Volvo, Deutz, Scania und MTU.

Freigabe von Volkswagen

Die Volkswagengruppe legt eine besonders hohe Messlatte bei der Freigabe von Motorenölen an. Freigaben für Service-Motorenöle und Erstbetriebs-Motorenöle für den Longlife-Einsatz sind baumustergenehmigungspflichtig und gelten für den zum Zeitpunkt der Freigabe vereinbarten Produktionsstandort. Davon betroffen sind zum Beispiel Motorenöle der VW-Norm 504 00/507 00. Der Produktionsstandort Leuna der Addinol Lube Oil GmbH wurde von VW eingehend begutachtet. Die Freigabe des vollsynthetischen Leichtlauföls Mega light MV 0539 LE (Low SAPS, für VW-Fahrzeuge mit WIV) wurde auf Basis der nachgewiesenen DIN EN ISO 9001:2000 und DIN EN ISO 17025:2005 mit Addinol Leuna als bindender Produktionsstandort bestätigt. Allerdings gehen die Prüfungen von VW noch wesentlich über die Begutachtung der Produktion hinaus. Im ersten Jahr muss ein Muster jeder Produktionscharge eines Motorenöls mit dieser besonderen Freigabe dem Kraftfahrzeughersteller vorgestellt werden. VW führt umfangreiche Tests durch, die Addinol Mega light bestanden hat.

Ein Highlight für die Werkstatt

Mit dem Giga light MV 0530 LL, SAE 5W30, bietet Addinol ein vollsynthetisches Motorenöl der neuesten Generation. Als Low-SAPS-Öl wurde es für moderne Benzin- und Dieselmotoren mit flexiblen Wartungsintervallen entwickelt. Giga light ist laut eigenen Angaben ein Alleskönner für die Werkstatt. Es übertrifft die Anforderungen der Spezifikation ACEA A3/B4/C3 und verfügt über die Freigaben VW 504 00/507 00, MB-Freigabe 229.51 und BMW Longlife-04. Damit kann es in nahezu allen Benzin- und Dieselmotoren von Pkw und Transportern eingesetzt werden. Dazu zählen bis auf wenige Ausnahmen alle VW, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Seat und Skoda sowie alle Fahrzeuge, in deren Betriebshandbuch ein Motorenöl mit der Spezifikation A3/B4/C3 vorgeschrieben wird.

Giga light soll vollkommen neu entwickelte Wirkstoffe enthalten. Dadurch werde der Schadstoffausstoß zu Gunsten der Umwelt drastisch reduziert. Darüber hinaus werde die Ascheablagerung im Partikelfilter von Turbo-Dieselmotoren halbiert und die Standzeit der Filter damit wesentlich verlängert. Die ausgezeichnete Motorensauberkeit spreche für sich, außerdem gewähre das Produkt einen entsprechend hohen Verschleißschutz sowie Longlife-Einsatz für alle geeigneten Gasmotoren.

Online zum passenden Produkt

Mit dem Öl-Finder von Addinol lässt sich auf der Homepage des Unternehmens der jeweils passende Schmierstoff anhand des Fahrzeugtyps und nach der Schlüsselnummer ermitteln. Knapp 2000 verschiedene Fahrzeugmodelle, 16.000 Fahrzeugtypen und mehr als 400 Produkte sind im Öl-Finder hinterlegt. Bei der Suche werden Motorenöle verschiedener Leistungsklassen, Schmierstoffe für Getriebe, Lenkung, Bremsen sowie Radlager vorgeschlagen. Das besondere Plus ist die Angabe der spezifischen Füllmengen. Darüber hinaus liefert der Öl-Finder umfassende Informationen zu den einzelnen Produkten. Dazu zählen Angaben über die verfügbaren Gebindegrößen, eine Detailbetrachtung des Etiketts und natürlich die entsprechenden Spezifikationen und Freigaben. tv

www.addinol.de

Mobil 1:
„The Next Generation“

— Eine neue Generation des Mobil 1 will ExxonMobil zur Mitte des Jahres vorstellen. Trainingsangebote und Servicemarketing-Maßnahmen bietet das Unternehmen schon jetzt.

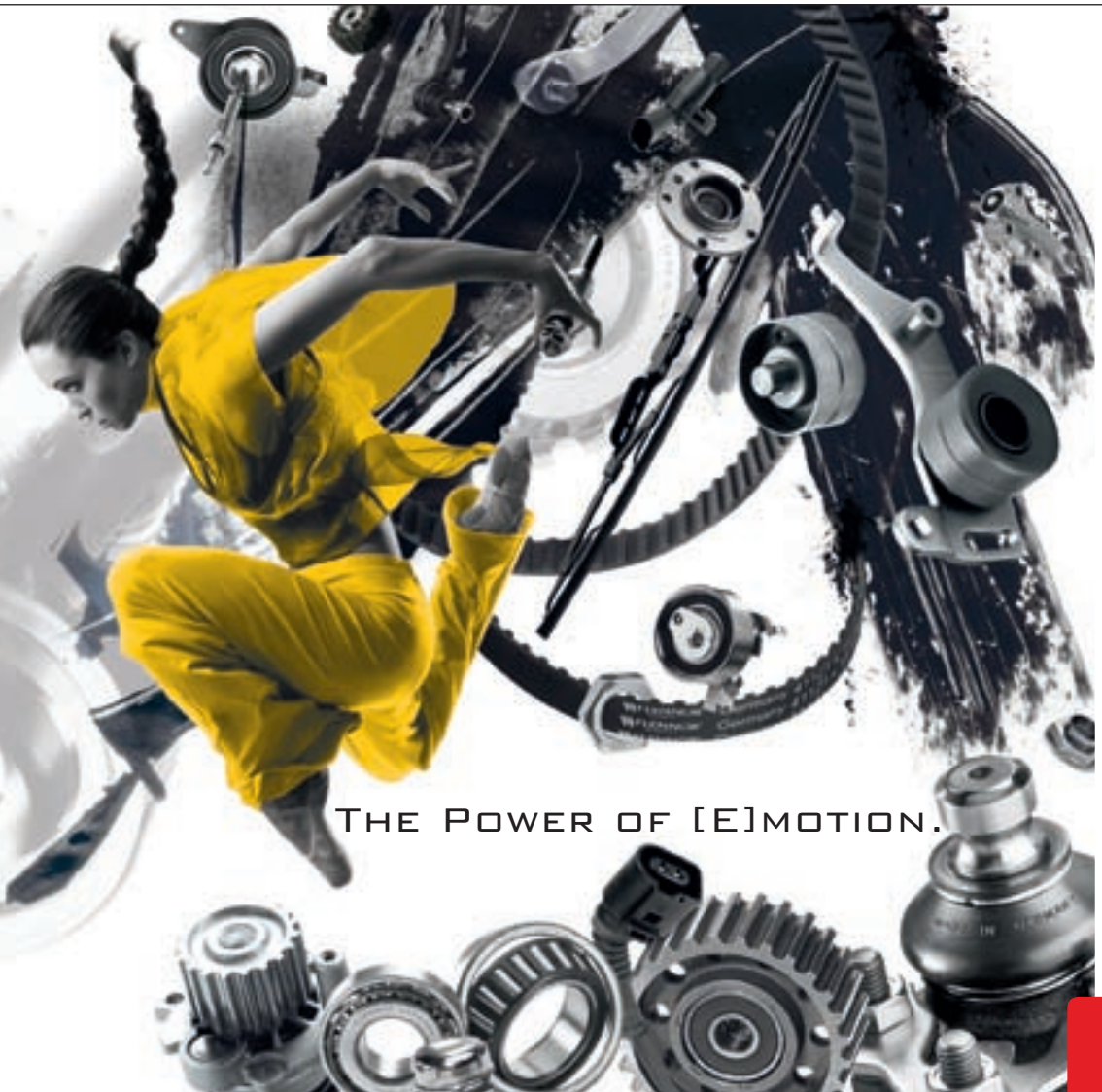
Auf den Rennstrecken zeigt Mobil deutlich Flagge: Hier auf dem Hockenheim-Ring.

Foto: ExxonMobil

Die Kraft einer Marke wird maßgeblich durch Ihren Erfolg bestimmt, an dem sie beteiligt ist. Jüngste Beispiele dafür sind Lewis Hamilton, der Formel-1-Weltmeister 2008 und Mercedes Benz als Erster in der Teamwertung der DTM. Die Anforderungen im Motorsport sind für ExxonMobil sowohl Entwicklungs-Grundlage als auch Testfeld für die Schmierstoffe der Zukunft. Auch die Partnerschaft mit Porsche ist ein Beispiel für Marken- und Technologietransfer von der Rennstrecke auf die Strasse. Ob als Rennwagen oder in der Straßenversion: Porsche-Motoren können sich immer auf optimalen Motorschutz verlassen. Werksseitig sind alle Porsches mit Mobil 1 befüllt.

Durch die Präsenz von Mobil 1 auf den Rennstrecken der Welt bekommt die Werkstatt ein „vorverkauftes“ Produkt und durch die Herstellerfreigaben die Sicherheit, für jeden Fahrzeugtyp und jedes Fahrzeugalter mit nur wenigen Produkten immer die richtige Entscheidung zu treffen. Nachdem das erste Mobil 1 laut Unternehmensangaben bereits in den 70er-Jahren einen Meilenstein in der Motorenöl-Technologie setzte, ist jetzt mit „Mobil 1 ESP Formula 5W-30“ bereits die sechste Mobil-1-Generation im Einsatz, die sich durch hohe Rückwärts-Kompatibilität auszeichnet. Nach ausführlichen Entwicklungs- und Forschungsarbeiten im ExxonMobil Research&Technology-Center, wird nun Mitte 2009 die nächste Generation vorgestellt. Mit Verkaufsförderungsprogrammen wie der Mobil-Öl-Potential- und Ertragsanalyse wird den Partnern aufgezeigt, welche Erträge sich im Öl-Geschäft bieten. Trainingsangebote sowie Servicemarketing-Programme wie „Fit for Service“ bieten fachliches Knowhow und runden das Angebot für die Werkstatt ab. Ein überarbeitetes Werbemittelangebot unterstützt den Verkauf.

www.mobil1.com



FLENNOR®
AUTOMOTIVE

DYNAMIK.
INNOVATIONSKRAFT.
FLEXIBILITÄT.

Erwarten Sie einfach mehr von uns. Flennor Automotive liefert Ihnen ein breites Spektrum von Automobil-Ersatzteilen in bester OEM-Qualität zu fairen Preisen. Weltweit und für alle Modelle.

Mehr Infos finden Sie im Internet unter: **www.flennor.de**
Oder überzeugen Sie sich selbst auf der MOTORTEC.

MOTORTEC vom 10. - 14. März 2009
Halle 9, Stand A31

Stefan Köpper ist als Verkaufsleiter zuständig für den Autoteilegroßhandel und die freien Werkstätten. Foto: Shell

„Bedürfnisse erkennen und Lösungen erarbeiten“

Wie profitiert die freie Werkstatt von Shell? Welche Rolle spielt das Motorsport-Engagement? Wohin geht die Reise in Sachen Schmier- und Kraftstoff? Darüber haben wir uns mit Stefan Köpper, Sales Team Leader für das Teile/Grosshandels Lubes Geschäft unterhalten. Das Gespräch führte Tom Vahle.

amz: Herr Köpper, Sie sind bei der Shell Deutschland Schmierstoff GmbH seit 2008 als Verkaufsleiter zuständig für den Autoteilegroßhandel und die freien Werkstätten. Was wollen Sie in Ihrer neuen Rolle erreichen?
Köpper: *Als Partner des Teilegroßhandels und des freien Kfz-Service-Marktes möchte ich mit meinem Team auch in diesem Jahr daran arbeiten, dass noch mehr Werkstätten die Ertragschancen des Motorenölgeschäfts konsequenter nutzen. Die Konzepte dafür haben wir bereits in den Markt gebracht und ständig weiterentwickelt. Somit gehe ich davon aus, dass wir auch in 2009 unsere Marktführerschaft in diesem Bereich weiter ausbauen.*

amz: Können Sie uns ein Beispiel für solch ein Werkstattkonzept nennen?
Köpper: *Als Basis haben wir unsere Organisation den Marktbedürfnissen angepasst. Mein Team ist für den Teile- und Zubehörhandel und somit für die freien Werkstätten zuständig. Nur so kann es gelingen, die Bedürfnisse unserer Kunden zu erkennen und Lösungen zu erarbeiten. Das setzt sich in zentralen Funktionen der Shell fort. Es wurde ein Marketingteam geschaffen, das ausschließlich für den freien Markt verantwortlich ist. Somit sind wir in der Lage, unseren Partnern mit professioneller Marketing-Unterstützung zur Seite zu stehen und sie unter anderem mit einem umfassenden Werbemittel-Sortiment beim Verkauf von Shell Helix zu unterstützen. Darüber hinaus gibt es spezielle Vermarktungsprogramme für Shell-Schmierstoffe, die es unseren Geschäftspartnern ermöglichen eine hohe Umschlagshäufigkeit von Shell-Produkten zu erreichen.*

amz: Was bieten Sie der freien Werkstatt neben der Marketingunterstützung?
Köpper: *Das Shell Helix-Produktsortiment zeigt am deutlichsten den hohen Nutzen für die freie Werkstatt. Mit nur wenigen Produkten können fast alle gängigen Fahrzeuge bedient werden. Das spart Platz und Geld und macht das Kundengespräch einfacher. Mit dem Shell Helix Ultra Extra 5W-30 haben wir ein Produkt entwickelt, welches fast alle modernen Freigaben und Spezifikationen in sich vereint. Gleichzeitig bietet es die höchste Marge für die freie Werkstatt. Dass unsere Produkte den neuesten Anforderungen entsprechen, ist ein Resultat der Shell-Forschung an neun Standorten weltweit und der engen Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern. Was auch nicht vergessen werden darf, ist Shell als Marke. Die Shell-Muschel ist eines der bekanntesten Symbole der Welt – nicht nur durch unsere 2200 Tankstellen in Deutschland, sondern auch durch unser Engagement im Motorsport. Diese Markenbekanntheit kommt auch unseren Kunden, den freien Werkstätten, zu Gute: die Marke Shell erzeugt Vertrauen – und dieses Vertrauen überträgt der Käufer auf die Werkstatt, die unsere Produkte anbietet.*

amz: Wo kann sich der Mechaniker Hilfe holen, wenn er nicht weiß, welches das richtige Schmierstoffprodukt ist?
Köpper: *Es gibt ungefähr 8000 Automodelle auf dem deutschen Markt. Da kann man schon mal den Überblick verlieren. Deshalb haben wir mit LubeMatch eine online basierte Datenbank entwickelt: www.Shell.de/LubeMatch. Diese funktioniert wie eine Suchmaschine, mit der sie zu jeder Zeit den optimalen Schmierstoff für fast jede Anwendung finden. Darüber hinaus versorgen wir unsere Kunden natürlich mit den aktuellsten Produktinformationen und unsere technische Hotline hilft bei komplexen Fragen.*

amz: Shell engagiert sich stark im Motorsport. Wie profitieren die Werkstatt und die Autofahrer davon?
Köpper: *Tatsächlich engagieren wir uns sehr stark zum Beispiel bei Ferrari in der Formel 1, mit Audi in der DTM oder beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans und auch mit Ducati beim MotoGP. Hier können wir unsere Produkte unter härtesten Bedingungen testen. Shell liefert Betriebsstoffe für alle großen Rennserien der Welt. Dabei beschränken wir uns nicht nur auf Motorenöle und Kraftstoffe. In einem Rennwagen gehören auch das Getriebe und das Differential zu den hochbelasteten Komponenten, die jeden Schmierstoff auf eine harte Probe stellen. Die Erkenntnisse setzen wir direkt in die Entwicklung neuer Technologien für unsere Serienprodukte um. Die Senkung des Reibungswiderstands im Motor hilft zum Beispiel beim Kraftstoffsparen, mehr Motorsauberkeit reduziert Emissionen und erhält die Leistungsfähigkeit des Motors.*

amz: Zum Schluss ein Blick über den Tellerrand: Wie sieht bei Shell das Szenario der künftigen Kraftstoffversorgung aus?
Köpper: *Zunächst einmal werden sich Effizienz, Qualität und Klimaverträglichkeit von konventionellen Kraftstoffen, also Diesel und Ottokraftstoffen, weiter verbessern. Wir sind aber auch an der Entwicklung alternativer Kraftstoffe wie Gas-to-Liquids-Kraftstoffen, kurz GTL, und Biokraftstoffen beteiligt. GTL-Kraftstoff enthält praktisch keinen Schwefel, kann mit Diesel gemischt werden und ist in den Motoren von heute einsetzbar. Er hat im Vergleich zu herkömmlichem Diesel einen geringeren Ausstoß an Schadstoffen wie Feinstaub, Stickoxiden, Schwefel und Kohlenmonoxid. Außerdem arbeitet Shell zusammen mit Choren in Deutschland an der Entwicklung eines synthetischen Biokraftstoffs der zweiten Generation, der aus Ausgangsmaterialien hergestellt wird, die keine Nahrungsmittelrohstoffe sind. Alle diese Anwendungen werden einen bedeutenden Beitrag zur künftigen Energieversorgung leisten.*

amz: Her Köpper, vielen Dank für das Gespräch.

Drucker im Ruhestand

Die Hengstenberg-Gruppe hat die Rechnungsstellung mit der TecCom-Lösung TecTDC komplett automatisiert.

Wer viele Rechnungen schreiben muss, weiß, welcher Aufwand hinter der Rechnungshandhabung steht. Das ist vor allem in Handelsunternehmen wie beim Kfz-Teilegroßhändler Hengstenberg-Gruppe in Essen-Altenessen so. Deshalb hat man dort den Rechnungsstellungsprozess mit der TecCom-Lösung TecTDC komplett automatisiert. Das spart Kosten und Zeit, schont Ressourcen und schützt vor dem Fehlerteufel, ist man dort sicher. In der Praxis sieht es so aus: Auftrag annehmen, Auftrag bearbeiten, Ware ausliefern, Rechnung stellen. Dieser Prozess läuft beim Essener Großhandelsunternehmen viele tausend Male in der Woche ab. Der damit verbundene Aufwand ist enorm, denn nicht alle Prozesse lassen sich automatisieren.

Edith Reitz, Prokuristin bei Hengstenberg: „Die Anforderungen von TecCom an Hengstenberg beschränken sich auf die Übergabe der Rechnungen als PDF und eine XML-Datei mit zusätzlichen Anweisungen.“ Foto: TecCom

Bis noch vor einem Jahr hat man bei der Hengstenberg-Gruppe die Rechnungsstellung an die rund 1500 Empfänger mit Bordmitteln gestemmt. Rund 14 Stunden dauerte nach eigener Berechnung der gesamte Prozess jedes Mal. Und eine Person war hauptamtlich mehr als einen Tag damit beschäftigt. Die Rechnungen mussten ausgedruckt, kontrolliert, sortiert, kontrolliert, kuvertiert und frankiert werden. Rund 6000 Blatt Papier gingen so jeden Montag und beim Monatsabschluss über den Drucker.

„Wir stellen fünf Mal im Monat Rechnungen an unsere Kunden. Das ist notwendig, um unsere Liquidität zu sichern. Die Rechnungen werden direkt aus der Warenwirtschaft generiert. Am meisten Arbeit machte die Sortierung nach Anzahl der Seiten. Denn je nach Gewicht ändert sich ja auch das Porto“, erklärt Edith Reitz, Prokuristin und EDV-Leiterin bei der Hengstenberg-Gruppe. Letztendlich war dieser Prozess auch am fehleranfälligsten.

Da man bei Hengstenberg bereits seit 1995 die Rechnungen automatisch elektronisch archiviert, keimte die Idee, den gesamten Prozess zu automatisieren und durch eine Umstellung auch Kosten einzusparen: „Wir haben das alles durchkalkuliert: Die Material- und Personalkosten liegen bei etwa 1,27 Euro pro Rechnung. Da kommt im Monat einiges zusammen, wofür man keinen Ausgleich erhält“, sagt Reitz.

Flexibilität gefordert

Da man bei Hengstenberg schon lange auf TecCom bei der Auftragsabwicklung setzt, bot sich das Handelshaus auch als Pilotkunde für die Lösung TecTDC an. Seit April 2007 ist die Lösung im Einsatz. 100 Prozent der Rechnungen werden heute über TecTDC abgewickelt. Damit werden im Wesentlichen drei Prozessschritte erledigt: zuerst die Übergabe von Dokumenten an TecCom. Danach erfolgt bei elektronisch zu versendenden Rechnungen die Signatur und Verifikation der Rechnungen zur Gewährleistung des Vorsteuerabzugs. Und abschließend die Zustellung an den Rechnungsempfänger.

Sonntags startet der Rechnungsstellungsprozess vollautomatisch aus der Warenwirtschaft. Schon am Sonntag haben die Kunden die Rechnung per E-Mail oder per Post am Dienstag. Mittelfristig soll der Anteil von Postweg und E-Mail-Versand bei 50 zu 50 liegen. Dem Fehlerteufel wird durch die elektronische Verarbeitung entgegen gewirkt, was positive Auswirkungen auf den Zahlungseingang und die Reklamationsquote hat, dessen ist man sich bei Hengstenberg sicher. jr.

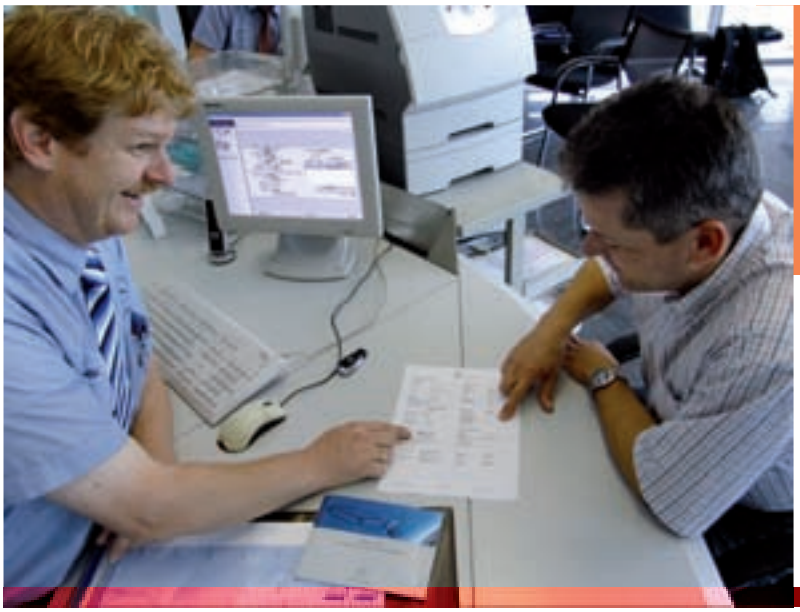
Immer mehr Autos folgen der Entwicklung unserer Öle

Unsere Stärksten. Ihre Zukunft.

Die Serviceintervalle für moderne Fahrzeuge werden immer länger. Ein Intervall von 20.000 km ist heute keine Seltenheit mehr. Nur Leichtlauföle mit hohem Leistungsniveau können mit dieser Entwicklung Schritt halten und die Einhaltung strenger Abgasgrenzwerte nach EURO IV bzw. EURO V ermöglichen. Die vollsynthetischen Öle der Produktlinie 8100 von MOTUL erfüllen diese Anforderungen. Damit eröffnet MOTUL Perspektiven, die weit über das bisher Machbare hinausgehen. Stehen auch Sie auf der Gewinnerseite. Heute und in Zukunft.

Weitere Produktinformationen unter www.motul.de

MOTUL
fluid force



Elektronischer Servicestempel

Einige Fahrzeughersteller ersetzen mittlerweile das Wartungs- und Serviceheft als klassisches Papierdokument durch einen digitalen Nachweis. Für freie Werkstätten bleibt das nicht ohne Folgen.

Jeder Autofahrer kennt es, schätzt es und hat es bei seinen Fahrzeugunterlagen parat. Das traditionelle Service-Scheckheft gibt Aufschluss über die Fitness des Automobils, werden darin doch alle erforderlichen Servicemaßnahmen für ein langes Autoleben dokumentiert. Lässt der Autofahrer die darin aufgeführten Wartungen ordnungsgemäß durchführen, minimiert sich das Risiko eines vorzeitigen Ausfalls auf ein marginales Maß. Beim Verkauf des Autos ist es zudem ein wichtiger Indikator für den technischen Pflegezustand. Auch für die Kfz-Werkstatt gilt diese Dokumentation als nützliche Hilfe, um einmal die darin aufgeführten Tätigkeiten punktuell abarbeiten zu können und sich schon bei der Reparaturannahme einen Überblick über den Pflegezustand des Patienten verschaffen zu können. Die Funktionen des klassischen Scheckheftes sind zweifellos unumstritten, und es gehört ins Handschuhfach eines jeden Autos.

Mittlereile sind einige Fahrzeughersteller dazu übergegangen, das klassische Papierdokument durch einen digitalen Nachweis zu ersetzen und schotten damit die für alle Reparaturbetriebe wichtigen Service-Informationen in ihrer eigenen Handelsorganisation ab. Mazda war der erste Automobilhersteller, der einen elektronischen Servicenachweis eingeführt hat. Bereits 2005 beschritt der japanische Automobilhersteller mit Einführung des Mazda5 neue Wege beim Service und ersetzte das traditionelle Scheckheft durch ein „Digitales Service Buch“. Dazu werden alle Daten und Arbeiten rund um Wartung, Service und Reparatur per Computer erfasst und gespeichert. Die Abwicklung erfolgt über eine Internet-basierte Datenbank mit Eingabe einer Zugriffsberechtigung, auf die alle Mazda Vertriebs- und Service-Partner uneingeschränkten Zugriff haben. Der Händler muss alle ausgeführten Wartungs- und Zusatzarbeiten des Fahrzeuges dokumentieren. In dieser zentralen Datenbank lässt sich die Geschichte des Fahrzeugs und die Anzahl der Inspektionen nachvollziehen. Auch Tacho-Manipulationen an gebrauchten Mazda5 sollen damit ausgeschlossen werden können, teilt man bei Mazda mit. Der Kunde erhalte aber nach wie vor einen schriftlichen Nachweis für seine Unterlagen.

Seit Juli 2008 steht das Online-System „Digital Service Booklet“ anstatt der bislang üblichen konventionellen Wartungsnachweise in 35 europäischen Märkten für alle Mercedes-Benz Pkw-Baureihen zur Verfügung, teilt man beim Hersteller mit dem Stern mit. Damit weitet Mercedes-Benz die bereits 2007 bei E-, CLS-, SL- und SLK-Klasse eingeführte Art der Service-Dokumentation auf die ganze Pkw-Modellpalette aus. Das „Digital Service Booklet“ ermögliche eine lückenlose Online-Dokumentation aller Services und löse damit die konventionelle Wartungsdokumentation bei Mercedes-Benz Pkw ab, heißt es dort. Der Kunde erhalte als greifbaren Beleg zur Wartung seines Fahrzeugs einen Ausdruck für sein Service-Heft. Sollte dieser Service-Bericht verloren gehen, könne jeder Mercedes-Benz Partner eine komplette Übersicht über alle bisher durchgeführten Wartungsarbeiten an seinem Bildschirm aufrufen und Auskunft zu allen Service-Daten des Fahrzeugs geben.

Mit der Markteinführung seiner neuen Modelle Accord/Accord Tourer des Modelljahres 2009 etablierte Honda im vergangenen Jahr für seine Automobile in Deutschland ebenfalls den elektronischen Servicenachweis. Und im November 2008 führte auch Daihatsu Deutschland den elektronischen Wartungsnachweis ein und begründete dies damit, dass der Kundenservice und die Arbeit der Händler damit optimiert werden könne. Dieser elektronische Nachweis ersetzt auch hier das herkömmliche Service-Scheckheft und erfasst Daten zu Wartungen, Inspektionen und Reparaturen.

Nicht alle beteiligen sich am E-Scheckheft

Was auf der einen Seite von den Automobilherstellern als Sicherheit vor Tachobetrügern sowie Komfort im Kundenservice gepriesen wird und die Arbeit der Händler optimieren soll, könnte sich auf der anderen Seite für die freie Werkstatt als

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

Wir haben uns bei einigen Automobilherstellern, die bereits den elektronischen Servicenachweis eingeführt haben, nach deren Erfahrungen damit und den Teilnahmebedinungen umgehört.

amz: Setzen Sie bereits einen elektronischen Servicenachweis zur Dokumentation der Wartungsnachweise ein und wenn ja, seit wann und bei welchen Modellreihen?
[ ] Daihatsu: Ab 11/08.
[ ] Honda:Die Etablierung des elektronischen Servicenachweises für Honda-Automobile in Deutschland wurde von uns 2008 mit der Markteinführung der neuen Modelle Accord/ Accord Tourer (Modelljahr 2009) eingeleitet. Die Accord-Modellfamilie, der neue Jazz 2009 sowie alle zukünftigen Neumodelle werden mit entsprechenden Serviceheften ausgeliefert. Seit Anfang November steht das Onlinesystem unseren Vertragspartnern zur Verfügung.
[ ] Mazda: Wir waren der erste Hersteller, der einen elektronischen Servicenachweis eingeführt hat. Der Digitale Servicenachweis von Mazda wurde bei den Modellen Mazda5 und Mazda MX-5 (3. Generation) seit Markteinführung (Mazda5: Sommer 2005, Mazda MX-5: Januar 2006) angewendet, bei allen anderen Mazda Neufahrzeugen wird der Digitale Servicenachweis seit dem 1. Juli 2006 angewendet.

amz: Wie funktioniert die Eingabe und Abwicklung bei einem elektronischen Servicenachweis in Ihrer Organisation?
[ ] Daihatsu: Das Fahrzeug wird registriert (Art der Reparatur) und die (Inspektions-)Daten erfasst, was wurde wann von wem durchgeführt.
[ ] Honda: Autorisierte Betriebe rufen ein Fahrzeug mit Fahrgestellnummer und Erstzulassung im System auf und geben den aktuellen Kilometer-Stand ein. Anhand der gespeicherten Historie wird ein Vorschlag über die fälligen Wartungspunkte zur Verfügung gestellt, um die Kundenberatung zu erleichtern und eine Wartungscheckliste zu erstellen. Nach erfolgter Arbeit werden die durchgeführten Wartungspunkte gespeichert und der Servicenachweis für den Kunden ausgedruckt.
[ ] Mazda: Über eine Internet-basierte Datenbank mit Eingabe einer Zugriffsberechtigung, auf die alle Mazda Vertriebs- und Service-Partner uneingeschränkten Zugriff haben. Eingabe der Fahrgestellnummer erforderlich. Der Händler muss alle ausgeführten Wartungs- und Zusatzarbeiten dokumentieren und den Kilometer-Stand des Fahrzeuges eintragen. Dem Kunden ist ein entsprechender Ausdruck zu übergeben.

amz: Können auch unabhängige Reparaturbetriebe die Führung des elektronischen Wartungsnachweises, also Lesen und Schreiben, in der elektronischen Dokumentation vornehmen?
[ ] Daihatsu. Nur lesen. Die Historie des Fahrzeugs ist sichtbar.
[ ] Honda: Die Nutzung des elektronischen Servicenachweises durch unabhängige Reparaturbetriebe ist in Vorbereitung. Der Zugang wird über die gleiche Internetseite erfolgen, wie zu unserem technischen Informationssystem „MaRIS pay & go“. Der Zugang wird in Kürze verfügbar sein, bis dahin möchten wir die unabhängigen Reparaturbetriebe bitten, sich direkt mit uns in Verbindung zu setzen.
[ ] Mazda: Ja, wenn der Betrieb nach der Anmeldung schriftlich nachweist, ein anerkannter Kfz-Reparaturbetrieb zu sein (Antragstellung auf dem Briefpapier des jeweiligen Unternehmens sowie einen aktuellen Handelsregisterauszug oder die aktuelle Eintragungsbestätigung der Handwerksrolle), dann erhält der Betrieb eine entsprechende Zugriffsberechtigung.

amz: Wie kann eine markenneutrale Werkstatt, eine von ihr durchgeführte Inspektion im elektronischen Servicenachweis dokumentieren?
[ ] Daihatsu: Der Endverbraucher legt die entsprechende Rechnung einem Daihatsu-Vertragshändler vor. Dort werden die Daten in das System eingepflegt und anschließend freigegeben.
[ ] Honda: Siehe Antwort 2 und 3.
[ ] Mazda: Nach Eingabe der Zugriffsberechtigung wie die Mazda-Partner.

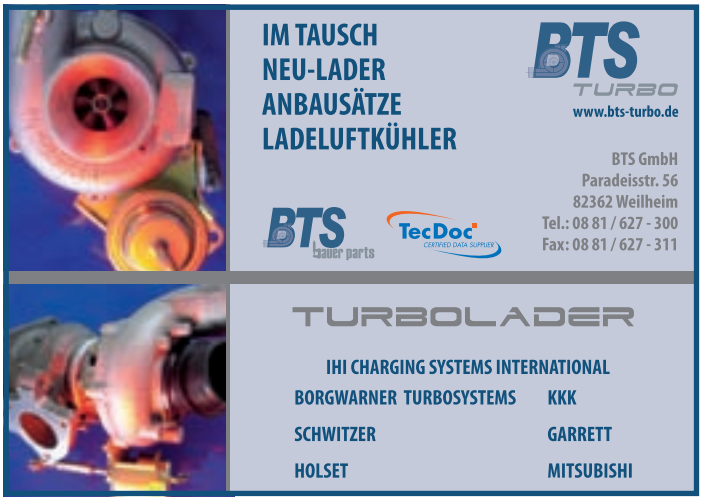
amz: Muss eine unabhängige Reparaturwerkstatt für die Führung, sprich Implizierung der Inspektionsdaten in den elektronischen Wartungsnachweis, mit Kosten rechnen? Wenn ja, in welcher Höhe?
[ ] Daihatsu: Nein, das System kostet einmalig 75 Euro für zwölf Monate. Dieser Preis gilt auch für die Daihatsu-Werkstätten
[ ] Honda: Für das Erfassen und Speichern einer Wartungsarbeit entstehen keine Kosten, unabhängig von der Nutzung des Informationssystems MaRIS, das kostenpflichtig ist.
[ ] Mazda: Nein, es entstehen keine Kosten.

Der Kunde erhält als greifbaren Beleg zur Wartung seines Fahrzeugs einen Ausdruck für sein Service-Heft.
Foto: Daimler

Hemmschuh erweisen, da sie das System nicht nutzen und somit auch nicht auf den digitalen Wartungsnachweis zugreifen können. So sorgt das von Daihatsu am 1. Oktober des vergangenen Jahres eingeführte digitale Wartungsheft für Ärger in den freien Werkstätten, weil man dort gegen Gebühr nur einen Lese-, aber keinen Schreibzugriff auf die Daten erwerben kann. Zudem muss der Kunde, wenn er Wartungsarbeiten in einer freien Werkstatt durchführen lässt, anschließend mit der Rechnung zum Daihatsu-Vertragspartner, um sich dort die Eintragung für sein Serviceheft zu holen, eine für den Kunden unkomfortable und gegenüber der freien Werkstatt kartellrechtlich bedenkliche Lösung, sollte man meinen. Was hier als Einzelfall Stilblüten treibt, könnte sich in Zukunft auf die gesamte Kfz-Branche ausbreiten. Wir fragten deshalb bei Wilhelm Hülsdonk, Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks und ZDK-Vizepräsident, nach und der merkt dazu an: „Nach ZDK-Informationen gibt es keine zunehmende Tendenz für elektronische Servicehefte. Allerdings hören wir, dass erste Überlegungen in diese Richtung vor dem Abschluss stehen. Der Vorstand des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes wird sich im Rahmen seiner Klausurtagung im Februar intensiv mit dem Thema beschäftigen und ein entsprechendes Konzept erarbeiten. Für uns als Verband der beiden Mitgliedergruppen sind noch einige Fragen offen und ungeklärt, so dass eine tiefer gehende Stellungnahme derzeit nicht möglich ist.“

Noch sind es einige wenige Hersteller, die den digitalen Weg in der Dokumentation der Servicenachweise beschreiten. Wir haben in der Automobilszene nachgefragt, wie es bei den Herstellern aussieht. Auf unserer Anfrage hin gab man bei bei den Marken BMW, Mini und Rolls-Royce, Lada, Ford, Opel, Nissan, Renault, Porsche, Saab, Suzuki und Kia zu verstehen, dass dort keine elektronischen Servicehefte verwendet werden. Auch bei Citroen hat man keinen elektronischen Wartungsnachweis und keine konkreten Pläne dazu. Die Umsetzung eines solchen Systems ist bei Fiat zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Volvo setzt nach eigener Aussage aktuell noch keine elektronischen Servicenachweise ein. Man plane dort aber die Einführung und arbeite an einer Konzeptstudie, heißt es dort. So ist der Stand der Dinge bei den Automobilhertstellern auf unsere Anfrage zum digitalen Wartugsnachweis.

Jürgen Rinn



KOMMENTAR

Digitale Revolution

Die digitale Revolution ist im Automobil im vollen Gange. Es gibt kaum noch einen Bereich, der nicht von Sensoren, Aktuatoren, Kabeln und Steuergeräten – sprich von der Elektronik – dominiert ist. Dieser Trend macht auch vor dem Handschuhfach nicht halt, besser gesagt vor dem darin liegenden Serviceheft. Und das ist gut so. Denn es bringt Vorteile, die Serviceereignisse digital zu archivieren. Es beschleunigt den Annahmeprozess, erleichtert das präzise Bestimmen anstehender Wartungsarbeiten und schützt vor Missbrauch.

Es gibt aber auch die berühmte Kehrseite der Medaille. So kann man im Trend zum elektronischen Servicenachweis eine weitere Maßnahme der Automobilhersteller sehen, den freien Markt vom Wartungsgeschäft abzukoppeln.

Richard Linzing

Alle Automobilhersteller unter diesen Generalverdacht zu stellen, wäre aber ungerecht. Sofern auch freie Betriebe uneingeschränkten Zugriff auf die Datenbanken mit den elektronischen Servicenachweisen haben, ist gegen die neue Servicenachweispraxis nichts einzuwenden. Wie unsere Umfrage ergab, ist das ja auch größtenteils der Fall. Daihatsu muss allerdings noch nachbessern. Es kann nämlich nicht sein, dass freie Betriebe für den Zugang ebensoviel bezahlen müssen wie ihre Markenkollegen und dabei nur Daten lesen aber nicht in die Datenbank einpflegen können. Hier muss sich der deutsche Importeur noch etwas einfallen lassen und Gleichberechtigung schaffen.

Im Übrigen muss sich der freie Kfz-Reparaturmarkt immer wieder neuer Technik und neuen Methoden im Service stellen. Da führt kein Weg daran vorbei. Dass er dazu in der Lage ist, daran besteht kein Zweifel, hat er es in Vergangenheit doch schon sehr oft unter Beweis gestellt. Entscheidend ist nur, dass freien Betrieben keine Wettbewerbsnachteile entstehen, indem sie von gewissen Tätigkeiten ausgeschlossen werden. Hier gilt es wachsam zu bleiben und gegebenenfalls seine Stimme zu erheben.

Richard Linzing

Klimaschutz, steigende Kraftstoffkosten, neue Antriebstechnologien, Billigautos sowie demografischer Wandel und Bevölkerungsrückgang führen zu einer Veränderung des Automobil- und Servicemarktes in den kommenden Jahren.

Im Service liegt die Zukunft

Die Entwicklungen bei den Kraftstoffpreisen und den CO_2-Regulierungen führen zu einer deutlichen Veränderung des Kundenverhaltens und damit zu Veränderungen in den Automobil-, Werkstatt-, Tankstellen- und Ersatzteilmärkten. In den nächsten 20 Jahren wird sich der europäische Automobil- und Servicemarkt quantitativ und qualitativ verändern. Während auf der einen Seite die Neuwagenverkäufe in den EU-Mitgliedstaaten langfristig zurück gehen, werden der Fahrzeugbestand und das Servicepotential bis zum Jahr 2025 allerdings weiter zunehmen. Zusätzlich erfordern neue Fahrzeug-Technologien wie elektronische Sicherheitssysteme und elektrische Antriebe deutlich höhere Logistikanforderungen und Qualifikationen im Servicegeschäft. Zu diesem Ergebnis kommt die Automechanika-Studie 2008.

Neuwagenverkauf geht zurück

Steigende Treibstoffpreise, sinkende Fahrleistungen sowie demografischer Wandel und Bevölkerungsrückgang führen dazu, dass ab 2011 die Autoverkäufe zurückgehen werden. Bis 2025 wird ein mittlerer Wert von 2,93 Millionen Pkw-Verkäufen erreicht werden, prognostiziert der Autoexperte. Die in den vergangenen Jahren noch üblichen Steigerungen bei den Neuwagenverkäufen werden damit der Vergangenheit angehören. Der deutsche Automobilmarkt wird um das Jahr 2020 ein Sättigungsniveau erreichen, das bei einer Schwelle unter drei Millionen jährlichen Verkäufen liegen wird. Ähnliche Entwicklungen werden auch für die anderen Automobilmärkte in den EU-Mitgliedstaaten vorhergesagt.

Die Gründe für den Rückgang der Neuwagenverkäufe liegen in den zurückgehenden Bevölkerungszahlen, dem Alterungseffekt der Bevölkerung, der hohen Fahrzeugdichte oder auch der Marktsättigung und sinkenden Fahrleistungen. Um 2025 wird ein Viertel aller Deutschen 65 Jahre und älter sein, während der Anteil 2000 noch bei 16,2 Prozent lag. Bei Menschen über 65 Jahre sinken die mit dem Auto jährlich gefahrenen Strecken deutlich. Damit bleiben die Fahrzeuge länger jung.

Pkw-Bestand wächst und altert

Dem Rückgang der Neuwagenverkäufe steht ein wachsender Pkw-Bestand gegenüber. Das bezieht eine weitere Alterung des Fahrzeugbestandes mit ein. Lag in Deutschland das Durchschnittsalter der Fahrzeuge 1990 noch bei 6,3 Jahren, stieg es 2005 auf 7,6 und wird 2025 bei 10,2 Jahre liegen. So werden etwa im Jahr 2025 in Deutschland 57 Prozent aller Autos älter als sieben Jahre sein. Maßgebend für das Werkstatt- und Ersatzteilgeschäft wird die Größe des Fahrzeugbestands sein.

Trotz rückläufigem Neuwagengeschäft wird bis 2025 der Pkw-Bestand steigen. Im Jahr 2025 werden in Deutschland im Vergleich zu 2005 knapp sechs Millionen Pkw mehr auf der Straße sein. Längere Wartungsintervalle und geringere jährliche Fahrleistungen sowie wartungsärmere Fahrzeugkonzepte werden das Wachstum im Werkstatt- und Servicemarkt beeinträchtigen. Diesen Wachstumsbremsen stehen allerdings drei Umsatzbeschleuniger gegenüber. Erstens der wachsende Fahrzeugbestand, zweitens das steigende Fahrzeugalter und drittens der zunehmende Elektronikanteil und Elektronikaufwand bei den Reparaturen. So besitzen Fahrzeuge im Alter zwischen sechs und zehn Jahren die höchsten Reparaturaufwendungen. Diese Fahrzeuge sind die klassischen Kundenfahrzeuge der freien Werkstätten. Zudem profitieren die markenunabhängigen Betriebe von den steigenden Reparaturaufwendungen, die bei den Fahrzeugen ab acht Jahre am höchsten sind.

Profitieren wird der Servicebereich zudem von den Fahrzeugumrüstungen auf Autogas oder auch Flüssiggas (Liquified Petroleum Gas – LPG). Aufgrund der bis 2018 geltenden Steuerbefreiung auf Erd- und Flüssiggas und der hohen Treibstoffpreise boomt der Markt für Umrüstungen auf Flüssiggas (LPG). Von den 232.000 Autogas-Fahrzeugen im deutschen Autobestand sind über 170.000 Fahrzeuge als Umrüstlösungen in den Markt gekommen. Der Markt für Umrüstungen auf Flüssiggas wird nach der Studie bis 2015 auf ein jährliches Potential von 200.000 Umrüstungen ansteigen. Der Umrüstmarkt auf Flüssiggas stellt ein wichtiges Umsatzpotential dar, das sich allerdings nach 2015 zurück entwickeln wird.

Das Servicegeschäft wird laut der Studie nicht nur hinsichtlich seines Umsatzes wachsen, sondern auch höheren qualitativen Anforderungen ausgesetzt sein. Die Ursache dafür sei, dass sich das Neuwagengeschäft in einen Markt für technologiegetriebene Fahrzeuge und einen für Billigautos ausweitet. Deutlich belebt hat diesen Marktbereich der 2004 im Markt eingeführte Dacia Logan. Nach Meinung der Experten wird Dacia noch vor 2010 eine Million Fahrzeuge produzieren und verkaufen. Das neue Billigauto-Segment wird weiter wachsen. Die größte Wachstumsregion sehen die Ex-

... und wenn es tropft,
LECWEC
für alle Ölsorten und alle Ölsysteme
www.qmi.de

AMZ-INFO

Hybridantrieb erobert den Markt

Eine zusätzliche Herausforderung für den Werkstattmarkt beginnt 2010. Bedingt durch Maßnahmen zum Klimaschutz und steigende Spritkosten wird der Hybrid- und Elektroantrieb zum dominierenden Element. Zu den von Toyota im Prius schon verbauten Hybridantrieben kommen serielle Hybride und Elektroautos hinzu. Parallel-Hybride, wie der Prius, werden nach 2010 dem Dieselmotor auch in Europa Marktanteile wegnehmen. Serielle Hybride wie der Chevrolet Volt kommen im Jahre 2011 auf den Markt. Bei diesen Fahrzeugen erfolgt der Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren. Bei Distanzen bis zu 100 Kilometer kann auf den Verbrennungsmotor verzichtet werden. Das Laden der Batterie erfolgt über die Steckdose. Entsprechend niedrig wird der CO_2-Ausstoß bei diesen Fahrzeugen sein. Bei Alltagsgebrauch sind bei Kompaktfahrzeugen CO_2-Emissionen unter 50 Gramm pro Kilometer zu erwarten. Reine Elektroautos werden aufgrund der verbesserten Batterietechnik auch nach 2010 ein Nischenprodukt bleiben. Für den Stadtverkehr sind sie aber ein zusätzliches Mobilitätsangebot. Laut der Studie wird um 2025 in Europa kein neuer Pkw mehr verkauft ohne Hybrid-System oder als Elektroauto. Ein großer Umbruch in den Antriebssystemen wird dann erfolgt sein. Für den Werkstatt-, Tankstellen- und Ersatzteilmarkt bringen die neuen Elektroantriebe große Veränderungen mit sich. Dabei muss zweigleisig verfahren werden. Bis 2040 werden auf unseren Straßen auch noch Fahrzeuge mit einem reinen Verbrennungsmotor fahren, denn Umrüstungen machen keinen Sinn. Die Kompetenz, aber auch die Werkstattausrüstung und Ersatzteile für die alten Verbrennungsmotoren müssen im Angebot bleiben. Gleichzeitig muss die Werkstatt-Ausrüstung und und deren Ausstattung auf den Elektromotor abgestimmt werden. Die Investitionen in der Branche steigen durch dieses doppelte Angebot erheblich. Zusätzlich kommen neue Ersatzteilprodukte auf den Markt und bisherige Schnelldreher, wie etwa Abgasanlagen, Zündkerzen, Motoröl verlieren an Bedeutung. Die Umsätze mit den Produkten der „alten" Antriebssysteme werden ab 2015 langsam sinken. Für den Service-Bereich bedeutet das: mit unmerklichem Umsatzzuwachs ein doppeltes Angebot fahren.

perten dabei mehr in den östlichen EU-Mitgliedstaaten, als in den gesättigten westlichen Märkten. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Entwicklung zum Billigauto anhält. Das Konzept wird von der Nachfrageentwicklung und dem steigenden Produktangebot gestützt. Bis zum Jahr 2020 werden die Billigautos der Kategorie Dacia Logan, Dacia Sandero und den neuen Anbietern aus Asien einen Marktanteil von zehn Prozent erreichen. 2025 entspräche dieser Anteil einem jährlichen Verkauf von 1,6 Millionen Fahrzeugen.

Für das Werkstatt-Geschäft sind die preiswerten Fahrzeuge eine Herausforderung, denn die Käufer von preisgünstigen Kleinwagen sind besonders preissensibel. Für diese Fahrzeugsparte werden sich neue Werkstatt-Formate bilden. Die preiswerten Autos, der wachsende Fahrzeugbestand und dessen Alterung sind für den Service-Markt eine Chance. Die freien Werkstätten haben gute Voraussetzungen, künftig bei einfachen Reparaturen ihren Marktanteil auszubauen. Daneben werden durch die zunehmende Komplexität der technologiegetriebenen Fahrzeuge die Serviceanforderungen an die markenunabhängigen Betriebe steigen. Haupttreiber der Komplexität wird der Markt der Fahrer-Assistenz- und Sicherheits-Systeme sein.

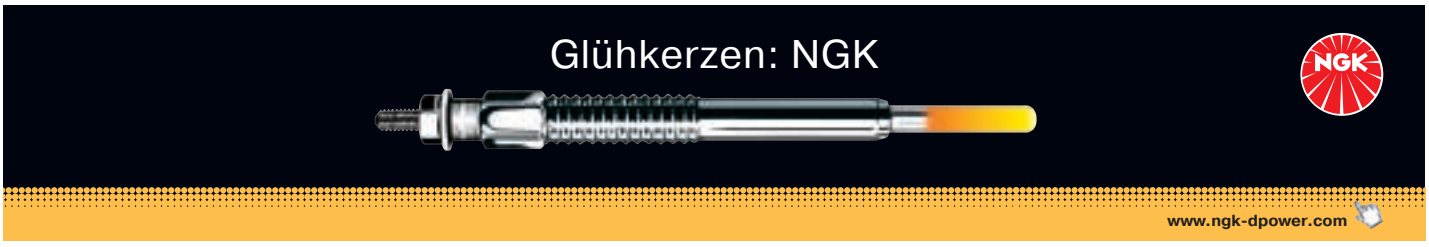
Qualitative Veränderungen

Die in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden strukturellen Veränderungen beziehen sich auf Billigautos, die Kraftstoffeinsparung und den Elektroantrieb sowie die Elektronik. Die Anzahl der im Markt angebotenen Modelle wird sich aufgrund der Karosserievielfalt, Antriebsvielfalt und neuen Anbieter in den nächsten zwei Jahrzehnten verdreifachen. Diese Entwicklungen in den Neuwagenmärkten wirken als Komplexitäts- und Kostentreiber im Werkstatt- und Ersatzteilgeschäft. Damit ergibt sich für den Servicemarkt ein mehr an Logistikaufwand, Wettbewerb, Ausbildungsniveau, Investitionen in die Ausstattung und neue Werkstattformate. Aufgrund dessen prognostizieren die Experten, dass sich die Service-Konzepte und Werkstatt-Formate deutlich in zwei Richtungen entwickeln werden. Auf der einen Seite in preisgetriebene Service-Konzepte und zum anderen in technologiegetriebene Formate. Technologiegetriebene Fahrzeuge und Billigautos sowie ein älter werdender Fahrzeugbestand erfordern vielfältigere Werkstattformate. Fahrer von älteren Fahrzeugen und Billigautos sind deutlich preissensibler als Fahrer von technologiegetriebenen Fahrzeugen. Die Universalwerkstatt muss umgestaltet und es müssen entsprechende Werkstatt-Formate für deutlich differenzierte Kundengruppen geschaffen werden.

Höhere Logistikkosten, höheres Ausbildungs- und Werkstattausstattungs-Niveau zur Bewältigung der Antriebsvielfalt und des steigenden Elektronikanteils in den Werkstattarbeiten werden die Kosten im Servicebereich erhöhen. Die Kostensteigerungen werden nicht an den Kunden „durchfakturiert" werden können. Der Ertragsdruck im Servicemarkt wird dadurch deutlich größer. Bisher wichtige Umsatz- und Ertragsträger wie etwa Schmierstoffe, Abgasanlagen, Zündkerzen und Motorfilter werden durch die Entwicklung zum Elektromotor an Bedeutung verlieren. Aufgrund eines hohen Fahrzeugparks wird dieser Prozess allerdings langsam vonstatten gehen. Neue Umsatzträger wie Batterien für den Elektroantrieb werden an Bedeutung gewinnen. Die Ersatzteilorganisationen und Werkstätten müssen sich auf diesen Strukturwandel einstellen.

Parallel wird der Wettbewerb zunehmen. Ein wichtiger Auslöser für diese Prozesse sind die neuen Emissionsgesetze, mit denen an erster Stelle die CO_2-Emissionen reduziert werden sollen. Flankiert werden die Bestrebungen zur Reduktion von CO_2 durch steigende Treibstoffpreise. Obwohl der europäische Service-Markt schon immer unter einem gewissen Anpassungsdruck stand, wird dieser in den nächsten zehn Jahren schneller und deutlich zunehmen. Es wird nicht mehr möglich sein, alles für jeden aus einer Hand anzubieten. Die Zukunft der Werkstattsysteme und des After Sales Services heißt „kundenspezifische Werkstatt-Formate."

Hans Rosarius



Der **Service-Partner** in Ihrer Nähe

PLZ 0

ad-Augros Autoteile Werkstattausrüstungen & Service Handelsgesell. mbH
Dieselstr. 54, 06130 Halle/Saale
Tel.: 03 45-4 82 78 00
Fax: 03 45-4 82 78 49
www.adaugroshalle.de
info@adaugroshalle.de

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 1

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

Ihr Visitenkarteneintrag - der direkte Draht zum Kunden

PLZ 2

CHRISTIAN LÜHMANN GMBH & CO. KG
Lange Straße 100-106
27318 Hoya
Telefon 04251 812-30
Telefax 04251 812-49
www.classic-oil.de
FUCHS AUTORISIERTER FUCHS PARTNER

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

J. A. SCHLÜTER SÖHNE
Autorisierter Vertriebspartner
Mercedes-Benz Originalteile
Mitsubishi Fuso Originalteile
Eberspächer-Standheizungen
Ausschläger Billdeich 62–64
20539 Hamburg
Tel.: (0 40) 7 88 16-86 • Fax: -49
internet: www.schlueter-soehne.de

PLZ 3

Pankoke & Roll GmbH & Co. KG
Autoteile • Industriebedarf
Stralsunder Str. 62
33605 Bielefeld
Telefon: 0521/29980-0
Fax: 0521/29980-90

PLZ 3

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 4

Der gute Geist in Ihrer Werkstatt

- Bocholt
- Dinslaken
- Essen
- Geldern
- Kalkar
- Moers
- Willich

Gerhard Pannenbecker KG
Kamper Str. 54 • 47445 **Moers**
www.pannenbecker.com

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 5

ELBE Gelenkwellen Service GmbH
Bleriotstr. 5
50827 Köln
Tel.: 0221 5974 0
Fax: 0221 5974 105
elbe@elbe-gmbh.de
www.elbe-gmbh.de

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 6

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 7

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 8

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

PLZ 9

IPSA Autoteile Großhandelsgesellschaft mbH

IPSA-Autoteile Großhandelsgesellschaft mbH
Erfurter Höhe
99610 Sömmerda
Tel.: 03634 31860
Fax: 03634 33429
info@IPSA-Autoteile.de
www.ipsa-autoteile.de

PETERMAX MÜLLER
Original-Ersatzteile bundesweit über Nacht
Autohaus Laatzen
Petermax Müller GmbH
Telefon: 0 51 02/9 39 37 45
www.PM-Mueller.de
teileservice@pm-mueller.de

Damit auch Ihr Unternehmen mit aufgenommen wird, brauchen Sie uns nur ein Telefax mit den notwendigen Daten zu faxen.

Die Kosten für diesen Eintrag (43 mm breit x 25 mm hoch) belaufen sich auf 50 Euro je Ausgabe.

Der Auftrag gilt ab der nächsten verfügbaren Ausgabe für das komplette Kalenderjahr (10 Ausgaben).

Einsendeschluss für die Ausgabe 3/2009 ist am 11. Februar 2009.

Telefon: 0511/8550 – 2647
Telefax: 0511/8550 – 2600

Anzeige

MOTOREN WIE NEU

Nicht immer ist ein Neuteil nötig: Vielfach können die Motoreninstandsetzer des VMI eine kostengünstige und zeitwertgerechte Reparaturlösung anbieten. Kfz-Betriebe und deren Kunden können davon gleichermaßen profitieren. Foto: Kuss

Partner für alle Kfz-Werkstätten

Die Dienstleistungen der VMI-Mitglieder unterstützen Kfz-Werkstätten bei der Kundenbindung.

Probleme am Motor sind statistisch gesehen die häufigste Ursache für einen außerplanmäßigen Werkstattbesuch“, wissen die Experten des Verbandes der Motoreninstandsetzungsbetriebe e.V. (VMI) in Ratingen. Reparaturlösungen vom Hersteller – AT-Motor, AT-Zylinderkopf, Rumpfmotor, etc. – wie sie Vertragswerkstätten üblicherweise anbieten, sind jedoch vielfach recht kostspielig und belasten das Budget des betroffenen Autobesitzers oft über Gebühr.

In einem solchen Fall tauchen Fragen wie „Gibt es Alternativen?“ oder „Ist der Motor vielleicht noch mit vertretbarem Aufwand zu reparieren?“ auf. Eine Lösung des Problems kann die Zusammenarbeit der Kfz-Werkstatt mit einem markenunabhängigen Motoreninstandsetzungsbetrieb des VMI sein.

Problemlöser und Partner

Als echter Spezialist besetzt der Motoreninstandsetzer eine attraktive Nische im Reparaturmarkt. Mit seinen speziellen Fähigkeiten kann er sowohl freien Kfz-Betrieben als auch Vertragswerkstätten in fachlicher und auch wirtschaftlicher Sicht weiterhelfen. „Nutzen Sie diese Erfahrung und ergänzen Sie damit Ihr eigenes Dienstleistungsangebot“, empfiehlt der VMI den Werkstattbetreibern.

Die Motoreninstandsetzer des VMI haben sich darauf spezialisiert, Probleme am Motor zu erkennen und fachkompetent nach den Herstellerspezifikationen zu beseitigen. Als Partner von Kfz-Werkstätten können die Spezialisten des VMI über motorspezifische Hürden hinweghelfen und als Dienstleister dazu beitragen, den Reparaturauftrag für die Werkstatt wirtschaftlicher und für deren Kunden kostengünstiger zu gestalten.

Überdies handeln viele VMI-Mitglieder mit Teilen von OE-Herstellern sowie instand gesetzten Motorenteilen, Motorbaugruppen, Teilemotoren (Rumpfmotoren, Short Block) sowie Komplettmotoren im Tausch.

Zeitwertgerecht reparieren

Angesichts der aktuellen Wirtschaftslage gehen Marktkenner von einer erhöhten Werkstattauslastung aus, weil Reparatur und Wartung wieder mehr in den Vordergrund rücken. Dabei wird sich der Autofahrer den aus seiner Sicht besten (günstigsten) Anbieter im Reparaturmarkt auswählen. Der Kunde erwartet dabei spezifische und effektive Problemlösungen mit hohem Nutzeffekt. Die zeitwertgerechte Instandsetzung verspricht daher gute Chancen – und gerade hier sitzt das Potential für eine enge Zusammenarbeit von Kfz-Werkstätten mit den Motorenspezialisten des VMI.

Der Motoreninstandsetzer verfügt über alle erforderlichen Maschinen, Ausrüstungen und Messmittel, um die Herstellerspezifikationen zu erfüllen. Er ist durch langjährige Erfahrung und stetige Weiterbildung in der Lage, alle erforderlichen Spezifikationen (Maße, Toleranzen und Rauhigkeiten) einzuhalten. Überdies ist nur der Motoreninstandsetzer in der Lage, vorab festzustellen, ob sich Komponenten noch instand setzen lassen oder zu erneuern sind. Dazu werden etwa Kurbelwellen oder Zylinderköpfe vor dem Bearbeiten auf Risse geprüft.

Nutzen für die Werkstatt

Die Mitgliedsbetriebe des VMI bieten ein breit gefächertes Leistungsspektrum, von dem Kfz-Werkstätten und deren Kunden gleichermaßen profitieren. Dazu gehören etwa die motorbezogene Fahrzeugdiagnose und Fehlersuche sowie das Beseitigen des Schadens, etwa mittels einer zeitwertgerechten Teil-Instandsetzung, einer schadensbezogenen Instandsetzung oder einer Generalüberholung des kompletten Motors.

Darüber hinaus können die Spezialisten detaillierte, schadensbezogene Kostenvoranschläge erstellen und die Werkstatt über wirtschaftliche und technisch sinnvolle Reparaturwege beraten. Außerdem helfen die Experten beim Erkennen und Beseitigen der eigentlichen Schadensursache. Insbesondere dieser Punkt ist wichtig, weil häufig Fehler außerhalb des Motor, etwa Wartungsmängel, Umwelteinflüsse, Betriebsstoffmangel (Öl, Kühlflüssigkeit), Bedienungsfehler oder Defekte in der Peripherie (Kühler, Turbo, Motorsteuerung, etc.) zu Motorschäden führen können. Werden diese Fehler nicht erkannt und beseitigt, kann innerhalb kurzer Zeit wieder ein Motorschaden in ähnlicher Form auftreten. kk

VERBAND DER MOTOREN-INSTANDSETZUNGSBETRIEBE e.V.
Christinenstr. 3 | 40880 Ratingen
Tel. (0 21 02) 44 72 22 | Fax (0 21 02) 44 72 25
E-Mail: info@vmi-ev.de | www.vmi-ev.de

PLZ 0

Bode Motor- & Zylinderkopf-instandsetzung
Rosenowstr. 8
04357 Leipzig
Tel.: 0341/2524936
Fax: 0341/2524937
Internet: www.Bode-Motoren.de
e-mail: info@Bode-Motoren.de

PLZ 1

Motoreninstandsetzung – Zylinderschleiferei Hans Kühnapfel Inh. Monika Huhn-Kühnapfel
Potsdamer Allee 11
14532 Stahnsdorf
Tel.: 03329/62034
Fax: 03329/612350
Internet: www.kuehnapfel-motoren.de
e-mail: kuehnapfelmotoreninstand-setzung@t-online.de

Jüterboger Motoren GmbH
Kreisbahnplatz 1
14913 Jüterbog
Tel.: 03372/4223-0
Fax: 03372/401866
e-mail: Jueterboger.Motoren.GmbH@t-online.de

Motorenzentrum Wilhelm Schmidt GmbH
Otto-Porath-Platz 2-3
15831 Groß-Kienitz/Berlin
Tel.: 033708/541-0
Fax: 033708/541-99
Internet: www.w-schmidt.de
e-mail: info@w-schmidt.de
☐ ◇ ISO 9001: 2000

Lemcke & Strübing MET OHG Service und Handelsgesellschaft Inh.: e. Kfr. Monika Strübing
Primerburg
18273 Güstrow
Tel.: 03843/2307-0
Fax: 03843/2307-44
Internet: www.met-guestrow.de
e-mail: met-guestrow@t-online.de

MWA Autotechnik Anklam GmbH
Pasewalker Allee 23
17389 Anklam
Tel.: 03971/2932-0
Fax: 03971/833098

PLZ 2

MOTOREN HILDEBRANDT GMBH
Günthersstr. 30–32
22087 Hamburg
Tel.: 040/227428-0
Fax: 040/227428-10
Internet: www.motoren-hh.de
e-mail: info@motoren-hh.de

KINDT-Motoren GmbH
Schwertfegerstr. 29
23556 Lübeck
Tel.: 0451/8130-680
Fax: 0451/8130-681
Internet: www.Kindt-Motoren.de
e-mail: info@kindt-motoren.de

Motoren-Instandsetzungs-Werk GmbH
Nord-West-Ring 8
27404 Zeven
Tel.: 04281/950583-84
Fax: 04281/950585
Internet: www.miw-zeven.de
e-mail: motoren-instandsetzungs-werk@ewetel.net

PLZ 3

Motoren Henze GmbH
Friedländer Weg 3
30495 Hannover
Tel.: 0511/410298-0
Fax: 0511/410298-98
Internet: www.motorenhenze.de
e-mail: info@motorenhenze.de

MHD - Mitsu Heavy Diesel GmbH / Mitsubishi Industriemotoren
Nickelstraße 26
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel.: 05242/93880
Fax: 05242/938839
Internet: www.mitsubishi-diesel.de
e-mail: info@mitsubishi-diesel.de

Gütersloher Motorencenter GmbH
Leinenweg 15
33415 Verl
Tel.: 05246/7036-0
Fax: 05246/7036-20
Internet: www.motorencenter.de
e-mail: info@motorencenter.de

Motoren Eckernkamp GmbH
Westring 7–9
33818 Leopoldshöhe
Tel.: 05202/9833-6
Fax: 05202/9833-77
Internet: www.motoren-eckernkamp.de
e-mail: info@motoren-eckernkamp.de

Gerhard Wienstroth GmbH & Co. KG Motoren-Instandsetzung
Martin-Luther-Str. 15
37081 Göttingen
Tel.: 0551/693110
Fax: 0551/63623
Internet: www.wienstroth.de
e-mail: Wienstroth@t-online.de
☐

B.S. Motoreninstandsetzungs-GmbH
Trautenaustraße 3
38114 Braunschweig
Tel.: 0531/577048
Fax: 0531/577049
Internet: www.members.aol.com/bsmotoren
e-mail: bsmotoren@aol.com

Bosch-Service Motoren Toese GmbH
Im Sülzeteiche 20
38820 Halberstadt
Tel.: 03941/68870
Fax: 03941/688788
Internet: www.bs-motorentoese.de
e-mail: info@bs-motorentoese.de

PLZ 4

B&Z Motorentechnik
Fichtenstraße 72
40233 Düsseldorf
Tel.: 0211/724059
Fax: 0211/723312

Peter Windeln Motorenbau GmbH & Co. KG
Lehmkuhlenweg 17
41065 Mönchengladbach
Tel.: 02161/9686-0
Fax: 02161/9686-10
Internet: www.mdt-windeln.de
e-mail: info@mdt-windeln.de
☐ ◇ ISO 9002

Köppe Motoren GmbH
Daimlerstraße 14A
41564 Kaarst
Tel.: 02131/660350
Fax: 02131/660353
Internet: www.koeppe-motoren.de
e-mail: koeppemotoren@t-online.de

PIEPER MOTOREN & KFZ-TECHNIK GmbH & Co. KG
Im Defdahl 12
44141 Dortmund
Tel.: 0231/521113
Fax: 0231/5310627
Internet: www.pieper-motoren.de
e-mail: info@pieper-motoren.de

Micke GmbH
Seilfahrt 109
44809 Bochum
Tel.: 0234/512291
Fax: 0234/583549
Internet: www.micke-technologie.de
e-mail: post@micke-technologie.de
☐

CAMPRO GmbH
Seilfahrt 109
44809 Bochum
Tel.: 0234/5249969
Fax: 0234/5249995
Internet: campro-technologie.de
e-mail: post@campro-technologie.de
☐

Pohle + Rehling GmbH
Industriestr. 1
45739 Oer-Erkenschwick
Tel.: 02368/9853-22
Fax: 02368/9853-33
Internet: www.pohle-rehling.com
e-mail: kerpen@pohle-rehling.com
◇ ISO 9001: 2000

Adam Motoren GmbH
In der Beckuhl 94
46569 Hünxe
Tel.: 02858/9130-0
Fax: 02858/9130-13
Internet: www.adam-motoren.de
e-mail: info@adam-motoren.de

Wessel & Gährken AG Zylinderkopf-Instandsetzung
Hansestr. 71
48165 Münster
Tel.: 02501/9282-0
Fax: 02501/9282-44
Internet: www.wessel-gaehrken-ag.de
e-mail: info@wessel-gaehrken-ag.de

Motoren-Schwarte GmbH Hatz-Diesel Vertragswerk-statt
Lange Water 6
48282 Emsdetten
Tel.: 02572/5002
Fax: 02572/5025
Internet: www.Motoren-Schwarte.de
e-mail: info@Motoren-Schwarte.de

Weidemann & Dresemann GmbH
Robert-Bosch-Str. 14
48153 Münster
Tel.: 0251/7479590-91
Fax: 0251/7479592
Internet: www.wd-motoreninstandsetzung.de
e-mail: info@wd-motoreninstandsetzung.de

August Storm GmbH & Co. KG
August-Storm-Str. 6
48480 Spelle
Tel.: 05977/73-0
Fax: 05977/73-138
Internet: www.a-storm.com
e-mail: info@a-storm.com
◇ ISO 9001:2000

Loick Motorentechnik GmbH & Co. KG Deutz-Hatz-Scania-IVECO-Sisa-Delphi
Am Wasserturm 43
48653 Coesfeld
Tel.: 02541/70044
Fax: 02541/70046
Internet: www.loickmotoren.de
e-mail: Loick.Motoren@t-online.de
☐

Loick Motorentechnik GmbH & Co. KG Deutz-Hatz-Scania-IVECO-Sisa-Delphi
Einsteinstr. 8
48683 Ahaus
Tel.: 02561/3038
Fax: 02561/43372
Internet: www.loickmotoren.de
e-mail: info@loick-motoren-ahaus.de

BU Bücker & Essing GmbH Betrieb Lingen
Ein Unternehmen der BU Drive
Friedrich-Ebert-Str. 125
49811 Lingen (Ems)
Tel.: 0591/71050
Fax: 0591/7105222
Internet: www.bu-drive.de
e-mail: motoren@bu-drive.de
☐ ◇ ISO 9001:2000

BU Turbo Systems GmbH
Ein Unternehmen der BU Drive
Friedrich-Ebert-Straße 129
49811 Lingen (Ems)
Tel.: 0591/71050
Fax: 0591/7105202
Internet: www.bu-turbosystems.de
e-mail: turbo@bu-drive.de

PLZ 5

BM-Motoreninstandsetzung GmbH
Oswaldstraße 8
50126 Bergheim
Tel.: 02271/7604-0
Fax: 02271/7604-20
Internet: www.bm-motoren.go1a.de
e-mail: bm-motoren@t-online.de
☐

Motoren Walk
Ehrenfeldgürtel 126
50823 Köln
Tel.: 0221/552539
Fax: 0221/5501356
e-mail: motorenwalk@t-online.de

Schmitz + Krieger GmbH
Ein Unternehmen der BU Drive
Kölner Str. 89
50859 Köln
Tel.: 02234/94668-0
Fax: 02234/94668-40
Internet: www.schmitz-krieger.de
e-mail: post@schmitz-krieger.de
☐◇ ISO 9001:2000; ISO 14001: 2005; ISO TS 16949:2002 (konform)

Motoren AG Feuer
Am Weidenbach 3–4
51491 Overath
Tel.: 02206/95860
Fax: 02206/82395
Internet: www.motorenag.de
e-mail: info@motorenag.de
☐ ◇ ISO 9002

Erasmus + Willms GmbH
Ein Unternehmen der BU Drive
Kaubendenstr. 16
52078 Aachen
Tel.: 0241/93870-0
Fax: 0241/93870-10
Internet: www.erasmus-willms.de
e-mail: post@erasmus-willms.de
☐ ◇ ISO 9001:2002

MOTOREN RITTERBECKS
Rudolf-Diesel-Str. 17
52525 Heinsberg
Tel.: 02452/3126
Fax: 02452/23176
Internet:
www.motoren-ritterbecks.de
e-mail:
office@motoren-ritterbecks.de

Georg Riemschoß GmbH Motorencenter
Löhestraße 8a
53773 Hennef
Tel.: 02242/85061
Fax: 02242/85194
Internet: www.riemschoss.de
e-mail:
riemschoss-motoren@t-online.de
☐

Funtime GmbH
Fachbetrieb für amerikanische Boots- und Automotoren
Rheinstr. 181
56564 Neuwied
Tel.: 02631/3440-0
Fax: 02631/3440-44
Internet: www.funtime-parts.de
e-mail: funtime@funtime-parts.de

Motoreninstandsetzung STREIT GmbH & Co. KG
Oedingermühle 7
57368 Lennestadt
Tel.: 02725/247
Fax: 02725/7481
Internet: www.Streit-Motoren.de
e-mail: Mail@Streit-Motoren.de
☐

Kolben-Schmitz KG
Augustastr. 67
58089 Hagen
Tel.: 02331/335047
Fax: 02331/332192
Internet: www.kolbenschmitz.de
e-mail: info@kolbenschmitz.de

Friedel Dicke GmbH Motoreninstandsetzung – Motorenteile
Plattenweg 3
59609 Anröchte
Tel.: 02947/3044
Fax: 02947/3033
Internet: www.motoren-dicke.de
e-mail: friedeldicke@t-online.de
☐

Friedel Dicke GmbH Motoreninstandsetzung – Motorenteile
Gewerbepark 38
59609 Hamm
Tel.: 02385/708060
Fax: 02385/7080620
Internet: www.motoren-dicke.de
e-mail: friedeldicke@t-online.de
☐

PLZ 6

MVM Motorenservice GmbH
Rödger Hauptstraße 54
61231 Bad Nauheim
Tel.: 06032/2091

Motoren-Sauer Instandsetzungs-GmbH
Industriestr. 4
63768 Hösbach
Tel.: 06021/5896-0
Fax: 06021/540617
e-mail: info@motoren-sauer.de

Ch. Gölz Kurbelwelleninstandsetzung Zylinderschleiferei
Kalterer Str. 31
64646 Heppenheim
Tel.: 06252/4924
Fax: 06252/5628

Sauer & Sohn KG sauer motive systems
Groß-Zimmerner-Str. 51
64807 Dieburg
Tel.: 06071/2060
Fax: 06071/206300
Internet: www.sauerundsohn.de
e-mail: info@sauerundsohn.de
☐

PLZ 7

Theilacker GmbH Motoreninstandsetzung
Rudolf-Diesel-Str. 9
71732 Tamm
Tel.: 07141/992340
Fax: 07141/992344
Internet: www.theilacker.com
e-mail: info@theilacker.com

Eberhard Hoeckle GmbH
Karl-Jaggy-Straße 44
72116 Mössingen
Tel.: 07473/3730
Fax: 07473/25509
Internet: www.hoeckle.com
e-mail: info@hoeckle.com
◇ ISO 9001:2000

MPO Mosolf Powertrain GmbH
Salzstraße 140
74076 Heilbronn
Tel.: 07131/6496-900
Fax: 07131/6496-913
Internet: www.mpo-powertrain.com
e-mail: info@mpo-powertrain.com
◇ ISO 9001:2000

Richard Beuther Kfz-Landmaschinen Motoreninstandsetzung
In den Bergwiesen 1
74594 Kreßberg-Unterstelzhausen
Tel.: 07957/549
Fax: 07957/8544
e-mail: beuther-motor-fahrzeuge@arcor.de

Autohaus Etter Fachbetrieb für Motoreninstandsetzung
Nordstetten 5
78052 Villingen
Tel.: 07721/62599
Fax: 07721/74272
Internet: www.vmi-ev.de
e-mail: autohaus.etter@t-online.de

MHS-Service GmbH
Mühlenweg 6
78234 Engen-Neuhausen
Tel.: 07733/7235
Fax: 07733/7290
Internet: www.mhs-gmbh.de
e-mail: info@mhs-gmbh.de

Graf Motoren und Motorenteile GmbH
Schliengener Str. 12
79379 Mühlheim
Tel.: 07631/5495-14543
Fax: 07631/14513
Internet: www.graf-motoren.de
e-mail: graf-motoren@t-online.de

PLZ 8

Motoren Bauer GmbH & Co. KG
Paradeisstr. 56
82362 Weilheim
Tel.: 0881/627336
Fax: 0881/627180
Internet: www.motoren-bauer.de
e-mail: info@motoren-bauer.de

H. Ganslmeier Motoren- und Maschinen-Instandsetzungs GmbH
Opalstraße 2
84032 Landshut-Altdorf
Tel.: 0871/35073 oder 31151
Fax: 0871/35793
☐

Huber & Wiessner
Auerstraße 29
86156 Augsburg
Tel.: 0821/20766-0
Fax: 0821/20766-11
Internet: www.huwi-motoren.de
e-mail: info@huwi-motoren.de

Der direkte Draht zum Kunden!

Die Kfz-Motoreninstandsetzer in **Ihrer** Nähe.

Auch 2009 können Sie wieder **4 x jährlich** dabei sein. Mit Ihrem Eintrag sind Sie als kompetenter Partner der Kfz-Betriebe schnell zu finden.

Ihre Ansprechpartnerin Frau Lemke berät Sie gern.

Gitta Lemke
Tel. 05 11/85 50-26 48 • Fax 05 11/85 50-26 00
e-mail: lemke@schluetersche.de

Lutz Fahrzeug-Service GmbH
Azamstr. 22
86971 Peiting
Tel.: 08861/2564-44
Fax: 08861/2564-64
Internet: www.lutz-fahrzeug-service.de
e-mail: info@lutz-fahrzeug-service.de

Manfred Poschenrieder
Wiesstr. 23
87435 Kempten
Tel.: 0831/28828
Fax: 0831/18396
e-mail: info@poschmot.de

Schmid & Schmid Fachbetrieb für Motoreninstandsetzung
Alte B311/11
88499 Riedlingen/Neufra
Tel.: 07371/981502
Fax: 07371/961503
Internet: www.schmid-schmid.de
e-mail: mail@schmid-schmid.de

PLZ 9

Viertel Motoren GmbH
Sigmundstr. 154
90431 Nürnberg
Tel.: 0911/32643-0
Fax: 0911/32643-99
Internet: www.viertel-motoren.de
e-mail: info@viertel-motoren.de
☐ ◇ ISO 9001

Robert Stanek, Motoren- und Getriebeinstandsetzung
Schmiedweg 18
94060 Poching
Tel.: 08531/317295
Fax: 08531/317392
Internet: www.motoren-stanek.de
e-mail: info@motoren-stanek.de

MOTOREN-INSTANDSETZUNG-SERVICE A. Michaelis GmbH & Co. KG
Zwickauer Straße 7
94315 Straubing
Tel.: 09421/9279-0
Fax: 09421/9279-15
Internet:
www.motoren-michaelis.de
e-mail: motoren.michaelis@web.de

MotorenCenter Heyd GmbH
Kirschäckerstr. 18
96052 Bamberg
Tel.: 0951/30299-71
Fax: 0951/30299-72
e-mail: MotorenCenter.Heyd@t-online.de

CAR BASIC Kfz-Werkstatt Bernd Zimmermann
Winterhäuser Str. 109b
97084 Würzburg
Internet: www.car-basic.de
e-mail: carbasic@gmx.de

Wild-Motoren GmbH & Co. KG
An der Spielleite 21
97294 Unterpleichfeld
Tel.: 09367/2479
Fax: 09367/7273
Internet:
www.wild-motoren.de
e-mail: info@wild-motoren.de

Gerlinger & Dotzauer
Am Ob. Marienbach 4 ½
97421 Schweinfurt
Tel.: 09721/26878
Fax: 09367/7273

Motorencenter Feuer Erfurt GmbH
Mittelhäuser Straße 76–77
99089 Erfurt
Tel.: 0361/74090-0
Fax: 0361/7409018
Internet:
www.motorencenter-feuer.de
e-mail: info@mc-feuer.de
☐ ◇ ISO 9001:2000

Verbandsadressen:
Verband der Motoreninstandsetzungsbetriebe e.V.
Christinenstraße 3
40880 Ratingen
Tel.: 0 21 02/44 72 22
Fax: 0 21 02/44 72 25
e-mail: info@vmi-ev.de
Internet: www.vmi-ev.de

Gütegemeinschaft der Motoreninstandsetzungsbetriebe e.V.
Christinenstraße 3
40880 Ratingen
Tel.: 02102/447222
Fax: 02102/447225
e-mail: info@gmi-ev.de
Internet: www.gmi-ev.de

Legende:
= VMI-Mitglied
☐ = GMI-Mitglied
◇ = zertifiziert nach ISO

Neues Diesel-Kompetenz-Center im Süden

Das Prüfen, Reparieren und Instandsetzen von Diesel-Komponenten gehört seit langem zum Dienstleistungsangebot von Motoren-Bauer in Weilheim. Mit der Investition in ein neues und mit modernem Equipment ausgestattetes Diesel-Service-Center ist der oberbayrische Motorenspezialist laut Geschäftsführer Florian Schweiger nun auch für moderne Diesel-Hochdruck-Einspritzsysteme gerüstet.

In dem kürzlich eröffneten Diesel-Center kümmern sich geschulte und erfahrene Spezialisten ab sofort auch um elektronische Verteilereinspritzpumpen, Hoch- und Niederdruck-Pumpen sowie Injektoren von Common-Rail-Anlagen und Pumpe-Düse-Elemente. Bei den System-Herstellern reicht das Spektrum von Bosch über Delphi und Denso bis hin zu Siemens, wobei vor allem die zeitwertgerechte Reparatur im Vordergrund steht. „Vieles lässt sich fachgerecht instand setzen“, sagt Wolfgang Steindl, Verantwortlicher der neuen Diesel-Abteilung.

Um den hohen Anforderungen von Hochdruck-Einspritzsystemen gerecht zu werden, hat das Unternehmen nicht nur aktuelles Prüfequipment angeschafft, sondern mit Hilfe der Aftermarket-Spezialisten von Delphi Deutschland den Arbeitsablauf zwischen den einzelnen Stationen optimiert – von der Grobreinigung über die Eingangsprüfung und Instandsetzung bis hin zum Prüfstand. Das in Wuppertal ansässige Unternehmen hat dazu den Großteil des von Hartridge stammenden Equipments geliefert, unter anderem den PC-gesteuerten Einspritzpumpenprüfstand AVM2-PC, die Düsen- und Injektoren-Prüfstation Testmaster sowie den mit Überdruck arbeitenden Reinluft-Container für die staubfreie Komponentenmontage. Darüber hinaus verfügen die oberbayrischen Dieselexperten noch über einen bewährten Pumpenprüfstand von Bosch für mechanische Reihen- und Verteilereinspritzpumpen.

Mehr Diesel-Kompetenz: Motoren-Bauer hat sich auf das Prüfen, Reparieren und Instandsetzen von Komponenten moderner Hochdruck-Einspritzsysteme spezialisiert. Herzstück ist ein neuer, PC-gesteuerter Pumpenprüfstand.

Druckvoll: Mit dem Testmaster von Hartridge kann Dieselspezialist Wolfgang Steindl CR-Injektoren auch dynamisch prüfen. Fotos: Kuss

Von den umfassenden Möglichkeiten des neuen Diesel-Kompetenz-Centers sollen laut Schweiger vor allem auch die Diesel-Fachleute in den Kfz-Betrieben der Region profitieren. Um diesen einen schnellen Service bieten zu können, hat Motoren Bauer zudem sein Diesel-Ersatzteillager neu eingerichtet und mit den gängigsten Reparaturkomponenten bestückt. kk

Auf der Coparts-Messe Profi Service Tage in Göttingen hat Heil & Sohn seine Kunden unter anderem noch über das Nkw-Werkstattkonzept Top Truck Service informiert. Foto: Tewes

Heil & Sohn geht in die Carat

Das Teile-Großhandelsunternehmen A.- W. Heil & Sohn GmbH & Co. KG aus Hannover ist zum 1. Januar als Gesellschafter in die Carat Systementwicklungs- und Marketing GmbH&Co. KG eingetreten.

Mit einem Umsatz von über 100 Millionen Euro und 18 Standorten in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Sachsen-Anhalt und Brandenburg gilt das traditionsreiche Handelsunternehmen als einer der leistungsfähigsten Pkw- und Nkw-Teilespezialisten im norddeutschen Raum. In diesem Gebiet war die Carat mit ihrem Händlernetz bisher noch nicht flächendeckend vertreten.

Dieser Entscheidung ging eine sehr umfangreiche Analyse der Heil & Sohn-Geschäftsführung voraus, wie das eigene Unternehmen eine nachhaltige Zukunftsabsicherung über die Nutzung von professionellen Konzepten und Dienstleistungen gewährleisten kann. In der Carat werden diese vielfältigen Ansprüche an eine Handelsgruppe abgedeckt, wobei die Carat-Zentrale speziell in den Bereichen Logistik, Marketing/Konzepte und Elektronik mit ihren Leistungen überzeugen konnte.

Für die Carat-Geschäftsführung bestätigt sich mit dem Eintritt von Heil & Sohn der seit Jahren eingeschlagene Qualifizierungskurs, auf dem die angeschlossenen Gesellschafter in der eigenen Professionalisierung unterstützt werden. Mit dem zur Jahresmitte 2009 in Betrieb gehenden hochmodernen Zentrallager auf über 25.000 Quadratmetern Fläche stehen den knapp 160 Carat-Gesellschaftern über 100.000 Artikel für die Versorgung am gleichen Tag und per Nachtsprung zur Verfügung. Heil & Sohn will die Logistikleistung der Carat noch weiter stärken und im engen Verbund Synergiepotentiale auf beiden Seiten erschließen. Mit dem ebenfalls zum Jahreswechsel gewonnenen Verbundpartner Brechmann aus Bielefeld sowie dem neuen Kooperationspartner ANAG (Automobilgruppe Nord AG) kommen zum Jahreswechsel weitere Umsatzträger für das Carat-Zentrallager hinzu, so dass trotz der negativen Wirtschaftsprognosen in 2009 ein Umsatzsprung von plus 20 Prozent mit der eigenen Logistik geplant wurde. oth

Kommentar
Keine Reaktion

Wie immer bemüht sich die Redaktion bei spektakulären Ereignissen um eine Stellungnahme. Wir haben Jörg Kasten, einem der drei Geschäftsführer von Heil & Sohn, fünf Fragen zum weiteren Prozedere gestellt. Daraufhin wurde uns mitgeteilt, dass unsere Fragen zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Dies ist umso erstaunlicher, da die Kündigung bei der Coparts nach den gelungenen Profi Service Tagen in Göttingen für alle Beteiligten im Teilemarkt sehr überraschend kam. Die Messe war nach Angaben der Coparts für alle Gesellschafter sehr erfolgreich, also wohl auch für das Großhandelsunternehmen Heil & Sohn. Für die Kunden von Heil & Sohn stellen sich nach diesem Coup natürlich einige Fragen. Wie soll es mit den Werkstattkonzepten weitergehen? Ist geplant, die Konzeptpartner auf die Konzepte der Carat umzustellen? Wie wird die Belieferung von Werkstattpartnern erfolgen, die nicht wechseln wollen? Besonders das Nkw-Werkstattkonzept Top Truck Service wurde vom Handelshaus aus Hannover maßgeblich im Vertriebsgebiet des Unternehmens etabliert. Sogar bei der Vorstellung im Arbeitskreis Nkw- und Anhängerteile innerhalb des Gesamtverbandes Autoteile-Handel (GVA) wurde das Nkw-Werkstattkonzept als Meilenstein dargestellt. Wie bei Kooperationsverträgen üblich, wird es auch bei der Coparts längere Kündigungsfristen geben. Da das Unternehmen Heil & Sohn wahrscheinlich erst nach der Coparts-Messe ihren Austritt erklärt hat, werden sich alle Beteiligten über das weitere Prozedere auseinandersetzen müssen.

Olaf Tewes

Verstärkung für Leitung Werkstattsysteme

Ein kontinuierliches Wachstum und das partnerschaftliche Verhältnis zu den Werkstatt- und Handelspartnern sind fest mit dem Namen des Werkstattsystems Motoo der Hans Hess Autoteile GmbH verbunden. Nicht zuletzt deshalb ist das System in den vergangenen zwölf Monaten auf 140 Partner und damit um 20 Prozent gewachsen. Mit Mitja Bartsch konnte das Unternehmen einen erfahrenen Fachmann aus dem Bereich der Werkstattsysteme für sich gewinnen. Ab April 2009 wird er in Köln als Leiter Werkstattsysteme & Kundenschulungen seinen Dienst antreten.

Für viele Motoo-Partner ist Mitja Bartsch bereits ein vertrauter Ansprechpartner. Als Automeister noch Teil der Luk Aftermarket GmbH war, kümmerte sich der kommende Leiter Werkstattsysteme im Rahmen einer Kooperation bei Motoo bereits um den Bereich Fahrzeughandel.

Mitja Bartsch – ab April 2009 Leiter der Motoo Werkstattsysteme & Kundenschulungen. Foto: Hans Hess Autoteile

„In dieser Zeit haben sich beide Seiten sehr gut kennen und schätzen gelernt“ erzählt Geschäftsführer Philipp Hess. Zuständig wird Mitja Bartsch in Köln auch für den Bereich der Kundenschulungen sein, dessen weiterer Ausbau ebenfalls zu seinem Tätigkeitsfeld gehören wird. oth

Wechsel bei ARUA

Ulrich Schnieder von der Hella KG Hueck & Co. hat am 1. Januar die Geschäftsführung von Aktuelles Rund Ums Auto (ARUA) übernommen und wurde im Rahmen einer ARUA-Gesellschafterversammlung zum Geschäftsführer bestellt. Er übernimmt das Amt von Winfried Hiebl, Johnson Controls Autobatterie GmbH.

Unter dem ARUA-Dach haben sich zehn Marken zusammengefunden, die sich als Teileproduzenten verstärkt für die Erhaltung der Chancengleichheit zwischen freiem und gebundenem Kfz-Teilehandel einsetzen. Dabei stützt man sich auf den elektronischen Teilekatalog TecDoc sowie schnelle Datenkommunikation mittels TecCom. jr.

Stellenangebot

AVA QUALITY COOLING
by haugg germany
Die AVA-Haugg Unternehmensgruppe
- führender Anbieter in Europa für Motorkühler und Klimaanlagenersatzteile - sucht für seine jüngste Tochter, die AVA Deutschland in Berlin - ab sofort eine/n:
Geschäftsführer/in
am Standort Berlin
Notwendige Kompetenzen/Erfahrungen:
▸ Erfahrung im Teilehandel in D (und AU)
▸ Personalführung
▸ Betriebsorganisation
▸ Finanzbuchhaltung/Controlling
Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an:
Haugg Kühlerfabrik GmbH · Herrn Wolfgang Haugg
Reichsweg 46 · 52068 Aachen
www.ava.eu

wir kaufen wir verkaufen
www.gebrauchte-abschleppwagen.de
Tel. 01 70 / 7 79 05 97 Fax 04 21 / 6 39 58 84

Südstrahl
Trockeneisstrahlen
Verkauf & Leasing
www.suedstrahl.de
☎ 07141-2 99 21 30

Zylinderkopf
Universal-Spann-Vorrichtung
Motoreninstandsetzung
+Entwicklung
Salvatore Rinaudo
Telefon 07131-481274
74080 Heilbronn
www.usv1.rinaudo.de

Wer bezahlt schon gerne mehr als nötig?
Deshalb gezielt auf Schnäppchenjagd gehen!
Verkaufswünsche anZeigen

Saab & Volvo bestehen aus guten Teilen.
Wir liefern sie.
Schnell, günstig und zuverlässig.
Originalteile, Erstausrüster & After-Market
SKANIMPORT Flenner Autoteile GmbH
Ihr Ersatzteilspezialist für Saab & Volvo.
Tel. +49 (0)202 - 28 36 88 0
www.skanimport.de
info@skanimport.de

AJ Diagnosesysteme
OBD2-Emissionsdiagnose und VAG-Volldiagnose mit gleicher Hardware
Professionelle Software und leistungsfähige Hardware
AUTO ENGINUITY
Abgasdiagnose nach EOBD-Norm
Leistungsdaten aus Motor- und Getriebesteuerung auslesen
OBD2-Fehlercodes löschen
Erweiterbar u.a. auf Ford-Volldiagnose
Kombinierbar mit VAG-COM für VAG-Volldiagnose durch Multifunktionsadapter
Auto-Intern GmbH
Herner Str. 299 Tel.: 0234 5866422
Gebäude B29 Fax: 0234 5866423
44809 Bochum www.auto-intern.de
Fahrzeugdiagnose mit dem PC

Über 1000 Motoren
aller Hersteller
gebraucht - A.T. Iso 9002
Speziell Turbodiesel
Gaza-Motoren GmbH
Hubertstr. 236 • 45307 Essen
Tel: 0201/55 77 68 • Fax: 0201/55 82 02
www.gaza-motoren.de

Spurlaser
Info: www.Laserjust.de
Tel: 08327-9772
Spur + Sturz in 1 Min.

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen, Tel 0 77 31/87 11-0
Fax 0 77 31/87 11-11
Internet: http://www.altec-singen.de
E-Mail: altec-singen@t-online.de
ALU-KEILE

LANDI
AUTO GAS EQUIPMENT
AUTOGAS-UMRÜSTUNG
Teile / Behälter / Service
Einbauschulung in Ihrem Haus!
Vogels Autogassysteme
53359 Rheinbach
Tel.: 0 22 26 / 90 85 17
Fax: 0 22 26 / 90 82 40
www.vogelsautogas.de
info@vogelsautogas.de

Die nächste Ausgabe
erscheint am
5. März 2009

Anzeigenschluss
ist am
11. Februar 2009

Automobilnachfrage ist weiter rückläufig

Im letzten Monat des vergangenen Jahres waren die Neuzulassungen erneut rückläufig. Mit 225.981 neu zugelassenen Fahrzeugen fiel das Minus mit minus 6,6 Prozent geringer aus als noch im November. Im Jahr 2008 wurden insgesamt 3,09 Millionen fabrikneue Pkw für den Straßenverkehr zugelassen. Das waren 1,8 Prozent weniger als 2007. Das Defizit von 58.000 Einheiten entstand erst im letzten Quartal des Jahres.

Die deutschen Hersteller decken 64,9 Prozent des Neuzulassungsmarktes in Deutschland ab. Bei den Importeuren liegt Renault (einschließlich Dacia) mit einem Anteil von 4,8 Prozent vorn. Deutlich rückläufige Quoten gab es in der Oberen Mittelklasse (minus 18,6 Prozent), bei den Sportwagen (minus 14,2 Prozent) und den Vans (minus elf Prozent). Die Kompaktklasse bildet mit einem Anteil von 26,8 Prozent den Löwenanteil des Pkw-Marktes. Im Jahr 2008 wechselten 6,96 Millionen gebrauchte Kraftfahrzeuge den Besitzer (minus 2,1 Prozent). Diesel-Pkw waren weniger gefragt, der Anteil ging auf 44,1 Prozent zurück. jr.

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
ALFA ROMEO			
ALFA MITO	423	1 100	14,5
ALFA 147, GT	66	2 256	29,7
ALFA 159, BRERA, GTV, SPIDER	267	4 185	55,1
ALFA 8C COMPETIZIONE	5	35	0,5
SONSTIGE	-	21	0,3
Zusammen	761	7 597	0,2
ASTON MARTIN			
ASTON MARTIN DB9	-	177	29,9
ASTON MARTIN V8	11	365	61,8
SONSTIGE	4	49	8,3
Zusammen	15	591	0,0
AUDI			
AUDI A3, S3	6 257	65 088	25,9
AUDI A4, S4	7 231	98 714	39,3
AUDI A5	912	13 486	5,4
AUDI A6, S6	3 823	45 304	18,0
AUDI A8, S8	222	4 446	1,8
AUDI Q5	1 269	2 822	1,1
AUDI Q7	555	9 238	3,7
AUDI R8	43	1 145	0,5
AUDI TT	601	10 630	4,2
SONSTIGE	52	520	0,2
Zusammen	20 965	251 393	8,1
BENTLEY			
BENTLEY CONTINENTAL	29	434	92,9
SONSTIGE	1	33	7,1
Zusammen	30	467	0,0
BMW, MINI			
ALPINA B 3	22	228	0,1
ALPINA D3	10	79	0,0
BMW MINI	1 937	30 800	10,8
BMW X3	1 071	18 486	6,5
BMW X5	1 710	16 416	5,8
BMW X6	378	2 865	1,0
BMW Z4	37	1 756	0,6
BMW 1ER	5 282	75 621	26,6
BMW 3ER	7 326	87 302	30,7
BMW 5ER	3 723	44 418	15,6
BMW 6ER	99	1 886	0,7
BMW 7ER	529	4 226	1,5
SONSTIGE	99	684	0,2
Zusammen	22 223	284 767	9,2
CHEVROLET			
CHEVROLET CAPTIVA	394	3 934	18,5
CHEVROLET EVANDA, EPICA	21	638	3,0
CHEVROLET KALOS, AVEO	347	5 202	24,4
CHEVROLET LACETTI	30	756	3,5
CHEVROLET MATIZ	663	8 171	38,4
CHEVROLET NUBIRA	70	1 850	8,7
CHEVROLET REZZO	11	689	3,2
SONSTIGE	5	65	0,3
Zusammen	1 541	21 305	0,7

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
CHRYSLER, JEEP, DODGE			
CHRYSLER CROSSFIRE	1	139	1,0
CHRYSLER PT CRUISER	17	621	4,3
CHRYSLER SEBRING	32	920	6,3
CHRYSLER VOYAGER	124	2 163	14,9
CHRYSLER 300C	81	1 477	10,2
DODGE AVENGER	15	598	4,1
DODGE CALIBER	29	1 026	7,1
DODGE JOURNEY	114	807	5,6
DODGE NITRO	46	1 287	8,9
DODGE VIPER	-	23	0,2
JEEP CHEROKEE	38	335	2,3
JEEP COMMANDER	42	538	3,7
JEEP COMPASS	10	906	6,2
JEEP GRAND CHEROKEE	67	1 543	10,6
JEEP PATRIOT	56	832	5,7
JEEP WRANGLER	40	1 068	7,4
SONSTIGE	18	241	1,7
Zusammen	730	14 524	0,5
CITROEN			
CITROEN BERLINGO	855	9 820	13,4
CITROEN C-CROSSER	252	2 049	2,8
CITROEN C1	1 045	15 233	20,8
CITROEN C2	181	5 190	7,1
CITROEN C3	302	6 925	9,4
CITROEN C4	1 611	17 761	24,2
CITROEN C5	623	7 730	10,5
CITROEN C6	20	447	0,6
CITROEN C8	114	1 298	1,8
CITROEN JUMPER	52	1 261	1,7
CITROEN JUMPY	139	1 537	2,1
CITROEN XSARA	435	4 053	5,5
SONSTIGE	2	33	0,0
Zusammen	5 631	73 337	2,4
DAIHATSU			
DAIHATSU COPEN	6	317	2,3
DAIHATSU CUORE	153	2 755	20,1
DAIHATSU MATERIA	82	1 522	11,1
DAIHATSU SIRION	338	6 151	44,8
DAIHATSU TERIOS	253	2 140	15,6
DAIHATSU TREVIS	59	830	6,1
SONSTIGE	-	11	0,1
Zusammen	891	13 726	0,4
FERRARI			
FERRARI F 430	7	564	72,7
SONSTIGE	20	212	27,3
Zusammen	27	776	0,0
FIAT			
FIAT BRAVO, BRAVA	125	8 313	9,4
FIAT CROMA	41	1 572	1,8
FIAT DOBLO	176	4 393	5,0
FIAT DUCATO	470	12 304	14,0
FIAT FIORINO	233	1 321	1,5
FIAT IDEA	-	343	0,4
FIAT LINEA	25	833	0,9

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
FIAT MULTIPLA	-	74	0,1
FIAT PANDA	614	14 861	16,9
FIAT PUNTO	1 353	20 621	23,4
FIAT SEDICI	53	2 547	2,9
FIAT SEICENTO	5	95	0,1
FIAT STILO	4	125	0,1
FIAT ULYSSE, SCUDO	140	2 417	2,7
FIAT 500	1 515	18 173	20,6
SONSTIGE	5	119	0,1
Zusammen	4 759	88 111	2,9
FORD			
FORD EXPLORER	-	19	0,0
FORD FIESTA	3 799	43 487	20,0
FORD FOCUS	4 973	66 244	30,5
FORD FOCUS C-MAX	1 210	17 692	8,1
FORD FUSION	828	10 805	5,0
FORD GALAXY	441	7 424	3,4
FORD KA	618	4 760	2,2
FORD KUGA	821	5 832	2,7
FORD MAVERICK	4	65	0,0
FORD MONDEO	1 987	32 678	15,0
FORD MUSTANG	16	569	0,3
FORD S-MAX	1 203	13 850	6,4
FORD TRANSIT CONNECT	128	2 007	0,9
FORD TRANSIT, TOURNEO	644	11 546	5,3
SONSTIGE	18	327	0,2
Zusammen	16 690	217 305	7,0
GENERAL MOTORS			
GM CADILLAC BLS	4	87	2,9
GM CADILLAC ESCALADE	7	154	5,1
GM CHEVROLET HHR	32	909	29,9
GM CORVETTE	13	462	15,2
GM HUMMER H2	9	254	8,4
GM HUMMER H3	21	190	6,3
SONSTIGE	25	981	32,3
Zusammen	111	3 037	0,1
HONDA			
HONDA ACCORD	225	5 434	13,5
HONDA CIVIC	1 702	14 843	37,0
HONDA CR-V	476	7 408	18,5
HONDA FR-V	126	946	2,4
HONDA JAZZ	796	11 321	28,2
HONDA LEGEND	-	16	0,0
HONDA S2000	3	94	0,2
SONSTIGE	6	71	0,2
Zusammen	3 334	40 133	1,3
HYUNDAI			
HYUNDAI ACCENT	8	521	1,0
HYUNDAI ATOS	-	1 588	3,1
HYUNDAI COUPE	26	497	1,0
HYUNDAI GETZ	1 245	14 681	28,4
HYUNDAI H-1 STAREX	80	600	1,2
HYUNDAI I 10	1 366	9 514	18,4
HYUNDAI I 20	221	221	0,4
HYUNDAI I 30	1 405	9 487	18,4
HYUNDAI MATRIX	86	2 657	5,1
HYUNDAI SANTA FE	271	3 079	6,0
HYUNDAI SONATA	19	326	0,6
HYUNDAI TUCSON	631	8 056	15,6
SONSTIGE	261	450	0,9
Zusammen	5 619	51 677	1,7
IVECO			
IVECO DAILY	39	767	95,4
SONSTIGE	-	37	4,6
Zusammen	39	804	0,0
JAGUAR			
JAGUAR S-TYPE	-	276	7,1
JAGUAR X-TYPE	91	799	20,4
JAGUAR XF	116	1 575	40,2
JAGUAR XJ	38	360	9,2

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
JAGUAR XK	49	870	22,2
SONSTIGE	4	35	0,9
Zusammen	298	3 915	0,1
KIA			
KIA CARENS	308	2 608	7,6
KIA CARNIVAL	200	1 230	3,6
KIA CEED	1 474	14 167	41,3
KIA CERATO	4	239	0,7
KIA MAGENTIS	41	260	0,8
KIA PICANTO	347	4 993	14,5
KIA RIO	86	2 420	7,1
KIA SORENTO	506	4 137	12,1
KIA SOUL	20	20	0,1
KIA SPORTAGE	302	4 172	12,2
SONSTIGE	5	76	0,2
Zusammen	3 293	34 322	1,1
LADA			
LADA NIVA	145	1 651	73,4
LADA 1118	49	548	24,4
SONSTIGE	3	49	2,2
Zusammen	197	2 248	0,1
LAMBORGHINI			
LAMBORGHINI GALLARDO	7	148	81,8
SONSTIGE	1	33	18,2
Zusammen	8	181	0,0
LANCIA			
LANCIA DELTA	65	827	23,1
LANCIA MUSA	35	1 405	39,3
LANCIA PHEDRA	15	201	5,6
LANCIA YPSILON	68	1 107	31,0
SONSTIGE	-	33	0,9
Zusammen	183	3 573	0,1
LAND ROVER			
LAND ROVER DEFENDER	143	1 509	21,1
LAND ROVER DISCOVERY	85	1 308	18,3
LAND ROVER FREELANDER	162	2 025	28,3
LAND ROVER RANGE ROVER	60	709	9,9
LAND ROVER RANGE ROVER SPORT	139	1 558	21,8
SONSTIGE	2	40	0,6
Zusammen	591	7 149	0,2
LOTUS			
LOTUS ELISE	2	75	73,5
SONSTIGE	2	27	26,5
Zusammen	4	102	0,0
MASERATI			
MASERATI GRANTURISMO	10	344	59,3
MASERATI QUATTROPORTE	20	224	38,6
SONSTIGE	2	12	2,1
Zusammen	32	580	0,0
MAZDA			
MAZDA CX-7	35	1 374	2,4
MAZDA MX-5	108	4 425	7,9
MAZDA RX-8	12	338	0,6
MAZDA 2	836	13 394	23,8
MAZDA 3	485	11 487	20,4
MAZDA 5	459	9 797	17,4
MAZDA 6	551	15 415	27,4
SONSTIGE	4	47	0,1
Zusammen	2 490	56 277	1,8
MERCEDES			
MERCEDES A-KLASSE	3 371	61 583	18,8
MERCEDES B-KLASSE	2 754	47 880	14,6
MERCEDES C-KLASSE	5 337	98 145	29,9
MERCEDES CL-KLASSE	42	1 045	0,3
MERCEDES CLK	224	6 758	2,1
MERCEDES CLS	190	4 008	1,2
MERCEDES E-KLASSE	2 350	43 112	13,1

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
MERCEDES G-KLASSE	95	912	0,3
MERCEDES GL-KLASSE	105	1 695	0,5
MERCEDES GLK	839	3 859	1,2
MERCEDES ML-KLASSE	738	14 672	4,5
MERCEDES R-KLASSE	174	3 065	0,9
MERCEDES S-KLASSE	473	8 077	2,5
MERCEDES SL	76	3 003	0,9
MERCEDES SLK	259	9 815	3,0
MERCEDES SLR	1	66	0,0
MERCEDES SPRINTER	280	4 567	1,4
MERCEDES VIANO	445	7 783	2,4
MERCEDES VITO	483	7 303	2,2
SONSTIGE	26	617	0,2
Zusammen	18 262	327 965	10,6
MITSUBISHI			
MITSUBISHI COLT	787	13 470	52,7
MITSUBISHI GRANDIS	36	788	3,1
MITSUBISHI LANCER	457	4 560	17,8
MITSUBISHI L200	10	83	0,3
MITSUBISHI OUTLANDER	356	4 697	18,4
MITSUBISHI PAJERO, MONTERO	257	1 865	7,3
SONSTIGE	4	95	0,4
Zusammen	1 907	25 558	0,8
MORGAN			
MORGAN 4/4	1	89	87,3
SONSTIGE	1	13	12,7
Zusammen	2	102	0,0
NISSAN, INFINITI			
NISSAN MICRA	809	11 921	26,1
NISSAN MURANO	50	505	1,1
NISSAN NAVARA	7	78	0,2
NISSAN NOTE	209	7 232	15,8
NISSAN PATHFINDER	73	1 065	2,3
NISSAN PATROL	4	67	0,1
NISSAN PRIMASTAR	20	458	1,0
NISSAN QASHQAI	1 491	15 262	33,4
NISSAN TIIDA	172	3 937	8,6
NISSAN X-TRAIL	344	4 585	10,0
NISSAN 350 Z	-	314	0,7
SONSTIGE	18	322	0,7
Zusammen	3 197	45 746	1,5
OPEL			
OPEL AGILA	1 083	12 901	5,0
OPEL ANTARA	297	4 169	1,6
OPEL ASTRA	5 844	76 069	29,5
OPEL COMBO	372	5 737	2,2
OPEL CORSA	6 654	67 614	26,2
OPEL GT	31	1 600	0,6
OPEL INSIGNIA	1 384	3 336	1,3
OPEL MERIVA	1 532	30 657	11,9
OPEL MOVANO	28	252	0,1
OPEL SIGNUM	5	3 669	1,4
OPEL TIGRA	72	2 848	1,1
OPEL VECTRA	402	12 842	5,0
OPEL VIVARO	277	5 380	2,1
OPEL ZAFIRA	1 912	30 547	11,8
SONSTIGE	86	653	0,3
Zusammen	19 979	258 274	8,4
PEUGEOT			
PEUGEOT BOXER	16	483	0,5
PEUGEOT EXPERT	68	981	1,0
PEUGEOT PARTNER	469	3 363	3,6
PEUGEOT 107	478	9 707	10,3
PEUGEOT 206	276	3 100	3,3
PEUGEOT 207	4 078	46 053	48,6
PEUGEOT 307	62	3 351	3,5
PEUGEOT 308	1 526	18 046	19,1
PEUGEOT 407	292	5 237	5,5
PEUGEOT 607	8	262	0,3
PEUGEOT 807	73	1 399	1,5
PEUGEOT 1007	78	1 132	1,2
PEUGEOT 4007	97	1 525	1,6
SONSTIGE	2	37	0,0
Zusammen	7 523	94 676	3,1
PORSCHE			
PORSCHE BOXSTER, CAYMAN	193	3 697	22,8
PORSCHE CAYENNE	183	4 152	25,6
PORSCHE 911	290	8 054	49,7
SONSTIGE	26	318	2,0
Zusammen	692	16 221	0,5
RENAULT, DACIA			
DACIA LOGAN	1 022	18 533	12,6
DACIA SANDERO	750	6 369	4,3
RENAULT CLIO	1 291	26 299	17,9
RENAULT ESPACE	160	3 106	2,1
RENAULT KANGOO	558	10 715	7,3
RENAULT KOLEOS	239	2 353	1,6
RENAULT LAGUNA	722	12 453	8,5
RENAULT MASTER, NISSAN INTERSTAR	46	1 613	1,1
RENAULT MEGANE	1 255	15 625	10,6
RENAULT MODUS	454	9 531	6,5
RENAULT SCENIC	648	14 847	10,1
RENAULT TRAFIC	172	3 403	2,3
RENAULT TWINGO	1 159	22 152	15,1
SONSTIGE	10	168	0,1
Zusammen	8 486	147 167	4,8
ROLLS-ROYCE			
ROLLS-ROYCE	1	28	0,0
SAAB			
SAAB 9-3	225	3 330	87,7
SAAB 9-5	39	373	9,8
SAAB 9-7	-	91	2,4
SONSTIGE	-	3	0,1
Zusammen	264	3 797	0,1
SEAT			
SEAT ALHAMBRA	113	2 535	5,1
SEAT ALTEA, TOLEDO, LEON	1 386	19 765	40,1
SEAT IBIZA, CORDOBA	2 022	26 970	54,7
SONSTIGE	26	61	0,1
Zusammen	3 547	49 331	1,6
SKODA			
SKODA FABIA	5 299	56 748	46,8
SKODA OCTAVIA	3 359	44 977	37,1
SKODA ROOMSTER	1 092	14 510	12,0
SKODA SUPERB	782	4 917	4,1
SONSTIGE	10	125	0,1
Zusammen	10 542	121 277	3,9
SMART			
SMART FORTWO	2 426	33 766	99,9
SMART ROADSTER	-	25	0,1
SONSTIGE	-	14	0,0
Zusammen	2 426	33 805	1,1
SSANGYONG			
SSANGYONG ACTYON	-	191	30,8
SSANGYONG KYRON	2	198	31,9
SSANGYONG REXTON	5	208	33,5
SONSTIGE	1	23	3,7
Zusammen	8	620	0,0
SUBARU			
SUBARU B9 TRIBECA	5	170	1,8
SUBARU FORESTER	618	4 060	42,3
SUBARU IMPREZA	141	1 821	19,0
SUBARU JUSTY	271	2 187	22,8
SUBARU LEGACY	140	1 350	14,1
SONSTIGE	-	21	0,2
Zusammen	1 175	9 609	0,3
SUZUKI			

Marke/ Modellreihe	Insgesamt		
	Dezember 2008	Jan.-Dezember 2008	
		Anzahl	Anteil %
	1	2	3
SUZUKI GRAND VITARA	287	5 870	15,9
SUZUKI IGNIS	4	868	2,4
SUZUKI JIMNY	234	4 862	13,2
SUZUKI LIANA	1	256	0,7
SUZUKI SPLASH	261	3 626	9,8
SUZUKI SWIFT	680	14 278	38,8
SUZUKI SX4	243	7 009	19,0
SONSTIGE	2	71	0,2
Zusammen	1 712	36 840	1,2
TOYOTA, LEXUS			
LEXUS GS	42	570	0,6
LEXUS IS	99	1 254	1,3
LEXUS LS	13	292	0,3
LEXUS RX	171	1 572	1,6
LEXUS SC	2	57	0,1
TOYOTA AURIS	824	17 491	18,1
TOYOTA AVENSIS, CARINA	521	9 357	9,7
TOYOTA AYGO	812	12 169	12,6
TOYOTA COROLLA	6	503	0,5
TOYOTA COROLLA VERSO	477	10 507	10,9
TOYOTA HIACE	19	366	0,4
TOYOTA LANDCRUISER	120	3 073	3,2
TOYOTA PRIUS	308	3 407	3,5
TOYOTA RAV 4	398	8 147	8,4
TOYOTA YARIS	1 546	27 674	28,6
SONSTIGE	23	342	0,4
Zusammen	5 381	96 781	3,1
VOLVO			
VOLVO C30	182	3 295	11,8
VOLVO V50	504	7 423	26,5
VOLVO XC60	521	824	2,9
VOLVO XC90	353	4 050	14,5
VOLVO 40	52	782	2,8
VOLVO 60	29	676	2,4
VOLVO 70	728	10 046	35,9
VOLVO 80	62	863	3,1
SONSTIGE	-	18	0,1
Zusammen	2 431	27 977	0,9
VW			
VW CADDY	2 786	31 519	5,1
VW CRAFTER	83	1 243	0,2
VW EOS	263	11 342	1,8
VW FOX	1 077	15 465	2,5
VW GOLF, JETTA	18 172	231 293	37,6
VW NEW BEETLE	164	3 418	0,6
VW PASSAT	7 223	94 523	15,4
VW PHAETON	427	2 957	0,5
VW POLO	5 791	71 952	11,7
VW SCIROCCO	687	4 084	0,7
VW SHARAN	375	6 938	1,1
VW TIGUAN	2 916	35 538	5,8
VW TOUAREG	572	9 207	1,5
VW TOURAN	3 727	57 324	9,3
VW TRANSPORTER, CARAVELLE	3 623	37 953	6,2
SONSTIGE	36	473	0,1
Zusammen	47 922	615 229	19,9
WIESMANN			
WIESMANN ROADSTER	4	71	54,6
SONSTIGE	3	59	45,4
Zusammen	7	130	0,0
SONSTIGE HERSTELLER	55	1 010	0,0
NEUZULASSUNGEN INSGESAMT	225 981	3 090 040	100
HERKUNFTSLÄNDER DER MARKEN:			
Deutschland	149 159	2 004 959	64,9
Frankreich	21 640	315 180	10,2
Großbritannien	889	11 064	0,4
Italien	5 703	99 281	3,2
Japan	20 087	324 670	10,5
Schweden	2 695	31 774	1,0
Spanien	3 547	49 331	1,6
Südkorea	8 920	86 619	2,8
Tschechien	10 542	121 277	3,9
USA	2 382	38 866	1,3

amz
auto | motor | zubehör

ISSN 0001-1983

**Gegr. 1912 als „AUTO-Markt“
Franzensbad-Wien, 97. Jahrgang 2009**

Offizielles Organ
des Gesamtverband
Autoteile-Handel e.V.

Das Kraftfahrzeug-Magazin für die Führungskräfte
aus Kfz-Handel, -Werkstätten, -Teilegroß- und Einzelhandel
sowie aus -Industrie und -Zulieferfirmen

Redaktion:
Jürgen Rinn (Chefredakteur)
Finkenstraße 2, 97264 Helmstadt
Telefon 09369 982171, Telefax 09369 982172
rinn@schluetersche.de

Richard Linzing (stellv. Chefredakteur)
Telefon 08261 7628983, Telefax 08261 7628984
linzing@schluetersche.de

Olaf Tewes (Ressortleiter Teilemarkt)
Telefon 02330 2388, Telefax 02330 1762
tewes@schluetersche.de

Klaus Kuss (Redaktion)
Telefon 08342 9184190, Telefax 08342 9184192
kuss@schluetersche.de

Thomas Vahle (Chef vom Dienst)
Telefon 0511 8550-2615, vahle@schluetersche.de

www.kfz.schluetersche.de, kfz@schluetersche.de

Ständige redaktionelle Mitarbeiter:
Ute Kernbach (Automobil-Markt), Peter Rodenbüsch
(Automobil-Szene), Hans T. Rosarius (Recht),

Herausgeber und Verlag:
Schlütersche Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG
Postanschrift: 30130 Hannover
Telefon 0511 8550-0, Telefax 0511 8550-2600

Verlagsleitung: Klaus Krause

Verlagsbereichsleitung Kfz-Medien:
Eckhard Schulte
Telefon 0511 8550-2610, schulte@schluetersche.de

Anzeigenleitung:
Christian Welc, Telefon 0511 8550-2643, welc@schluetersche.de

Anzeigenverkaufsleitung:
Gitta Lemke, Telefon 0511 8550-2648, lemke@schluetersche.de

Anzeigenverkauf:
Marion Bäre, Telefon 0511 8550-2645, baere@schluetersche.de
Tanja Ehlerding, Telefon 0511 8550-2647,
ehlerding@schluetersche.de
Marcus Kipp, Telefon 0511 8550-2646, kipp@schluetersche.de
Derzeit gültige Preisliste: Nr. 46 vom 1. 1. 2008

Anzeigenabwicklung:
Astrid Büte (Leitung), Telefon 0511 8550-2517

Producer-Team:
Dirk Beinhorn, Elke Möller

Vertrieb/Abonnement-Service:
Telefon 0511 8550-2636, Telefax 0511 8550-2405
vertrieb@schluetersche.de

Erscheinungsweise: 10 x jährlich

Bezugspreise: Jahresabonnement € 62,– jährl. Inland, inkl. Versandkosten, inkl. MwSt., € 62,– jährl. Ausland, zuzüglich Versandkosten € 21,–, Einzelheft € 7,– im In- und Ausland zuzüglich Versandkosten (EU-Steuerregelung wird berücksichtigt).
Für ordentliche GVA-Mitglieder ist der Bezug der amz im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Bankverbindungen: Sparkasse Hannover
(BLZ 250 501 80), Konto 101 99 00

Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V. (IVW)

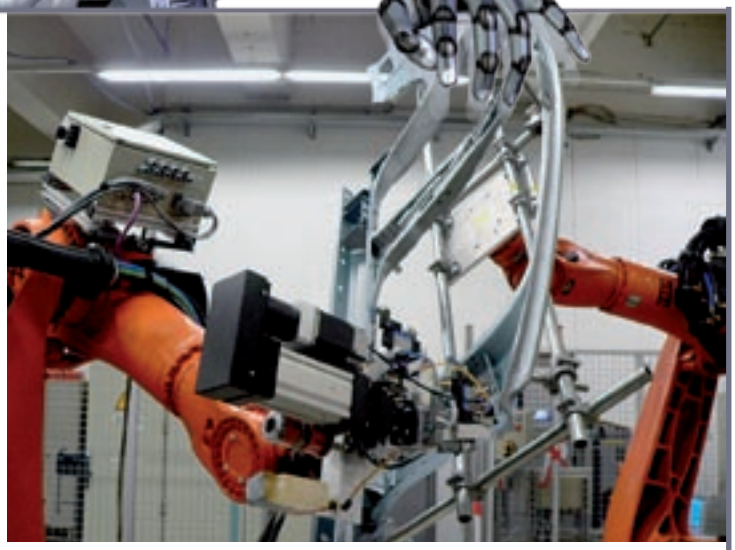
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages unter ausführlicher Quellenangabe gestattet.
Gezeichnete Artikel decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte haftet der Verlag nicht.

Gerichtsstand und Erfüllungsort: Hannover

Druck: CW Niemeyer Druck GmbH, Böcklerstraße 13,
31789 Hameln/Wangelist

Beilagenhinweis: Diese Ausgabe enthält als Vollbeilage die amz-Sonderpublikation „Modellsteckbrief“ sowie Informationen zum amz-Diagnoseforum. Außerdem liegt den abonnierten Exemplaren dieser Ausgabe die aktuelle AU-Info bei.

Die Titel des Verlagsbereichs KFZ im Überblick:
• amz – auto motor zubehör • bfp fuhrpark + management
• Kfz-MeisterService (integriert in amz) • NKWpartner



Links: Durch den Einsatz von Robotern als Montagehelfer entfällt die körperliche Belastung für den Werker, auch ältere Beschäftigte oder Mitarbeiter mit Einsatzeinschränkung können die Technik bedienen.
Rechts: Ein Roboter hält das Werkstück und bewegt es frei, während der zweite Klebearbeiten verrichtet.
Fotos: Kießler; Illustration: AlienCat

Mensch und Maschine – das Beste aus zwei Welten

Der Grad der Automatisierung in der Automobilindustrie ist weit fortgeschritten – Roboter werden zunehmend vernetzt.

Von einer Pkw-Generation zur anderen – so lauten heutzutage die Vorgaben im Fahrzeugbau – müssen die Produktionskosten um 30 Prozent gesenkt werden. Damit sollen gestiegene Rohstoffkosten aufgefangen, der zusätzliche technische Aufwand ausgeglichen und die Konkurrenzfähigkeit zu Niedriglohnländern gewahrt bleiben. Weil die Arbeitskraft des Menschen begrenzt ist und hier bestenfalls Abläufe verfeinert werden können, liegt das Schwergewicht der Rationalisierung auf den Maschinen.

Richtig viel Luft, was die Menge betrifft, ist da auch nicht mehr, denn nach Aussage von Anton Hirzle, der im Mercedes-Werk Sindelfingen die Abteilung für Automatisierungstechnologie leitet, beträgt der Grad der Automatisierung heutzutage in modernen Automobilwerken zur Großserienherstellung sowohl im Karosserierohbau als auch in der Lackiererei über neunzig Prozent. Die aktuellen Hauptaufgaben sind recht überschaubar und lauten vor allem: unproduktive Zeiten verringern. So ist zum Beispiel der Transport eines halbfertigen Bauteils von einer Station zur anderen ohne Wertschöpfung, wenn man so will: verlorene Zeit. Deshalb wird versucht, etwa Prüfaufgaben in die Phase zu verlagern, in denen das in Entstehung begriffene Fahrzeug weiterbefördert wird. Oder aber die Weiterbearbeitung durch einen Roboter beginnt schon, während ihm das Teil von einem anderen zugereicht wird. Jede Minute ist kostbar.

Deshalb ist kaum etwas mehr gefürchtet als der Stillstand der Produktion, zum Beispiel aus Sicherheitsgründen. So ist man im Opel-Werk Eisenach besonders stolz, dass in bestimmten Werksteilen schon jahrelang kein Unfall mehr passiert ist. Das ist natürlich auch aus humanitären Gründen höchst erfreulich, ein anderer Vorteil liegt darin, dass es keine Produktionsunterbrechung gibt, wenn ein Verletzter versorgt werden muss. Bei Daimler hat man vor gut einem Jahr das Sicherheitssystem Safe Eye („sicheres Auge“) eingeführt. Es basiert auf der Technik der Umfelderkennung: Videokameras kontrollieren den gesamten Aktionsraum. Während die herkömmlichen Systeme nur zweidimensionale und damit eingeschränkte Bereiche absichern können, überwacht die neue Sicherheitssoftware einen beliebigen räumlichen Bereich. So sorgt Safe Eye für Rundum-Sicherheit dort, wo Mensch und Maschine sich einen Arbeitsbereich teilen und der Materialfluss zu beobachten ist.

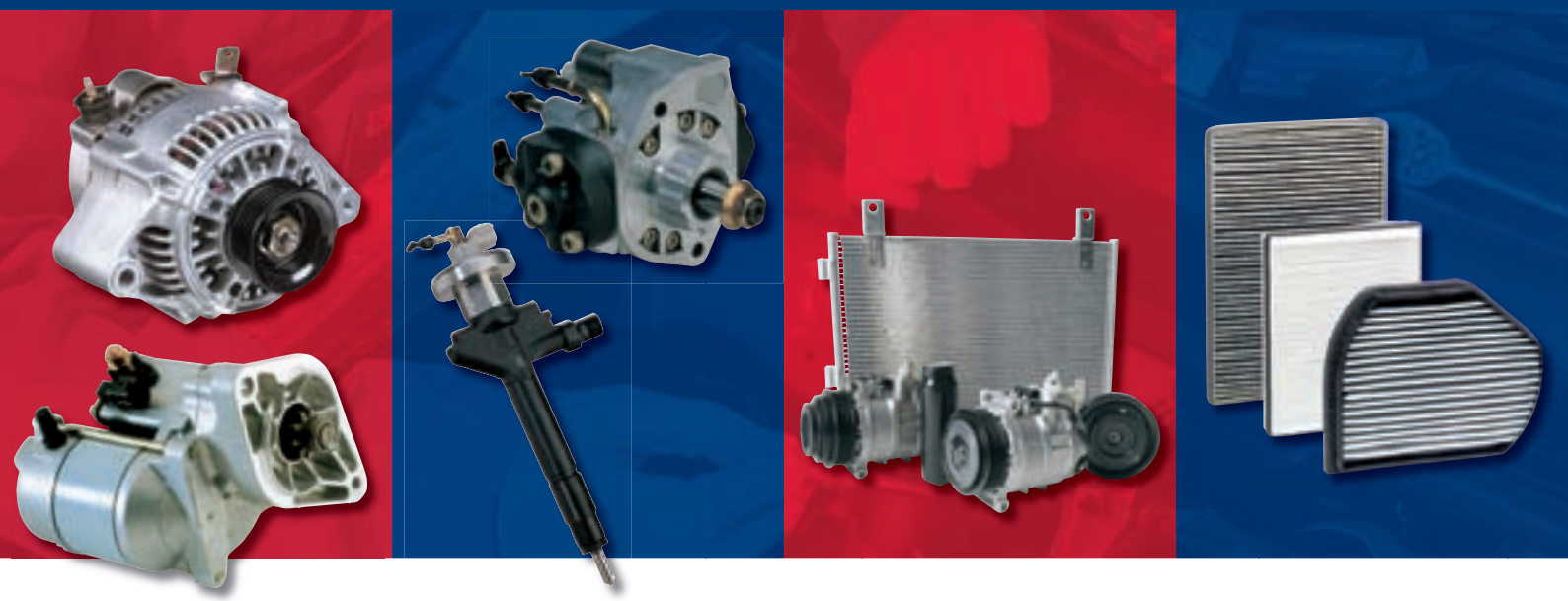
In der Produktion heißt das aktuelle Schlagwort „menschengeführter Roboter“. In Sindelfingen kommt er derzeit beim Einbau der Armaturentafel in das CL-Coupé zum Einsatz. Dabei kann der Werker in die Arbeit des Roboters eingreifen, was zu noch mehr Präzision führt: das Beste aus zwei Welten sozusagen zum Wohle der Qualität, wobei die Maschine dem Menschen vor allem die körperlich schweren Tätigkeiten abnimmt. Was die Sicherheit dieser buchstäblich körperlichen Nähe zueinander betrifft, so bewegt sich der Roboter entsprechend langsam, damit der Mensch Zusammenstößen ausweichen kann.

Ein weiterer Fortschritt ist in Sicht: Bisher sind die überwachten Sicherheitsbereiche genau begrenzt, künftig werden sie beweglich sein. Das bedeutet: Safe Eye hält eine Schutzzone um den sich bewegenden Roboter beziehungsweise um den Menschen frei, vergleichbar einer Aura. Wird sie verletzt, schlägt das System Alarm oder stoppt die Maschinen.

Bernd-Wilfried Kießler

DENSO

Vorwärts mit DENSO:
Zukunftssichere Technologie



Die Qualität der Produkte von DENSO ist unübertroffen – und wird täglich von Millionen von Autofahrern einer praktischen Prüfung unterzogen.

Tätig in 32 Ländern und mit einem Jahresumsatz von mehr als 40 Milliarden USD, sind wir für die führenden Fahrzeughersteller weltweit der zweitgrößte Zulieferer eines breiten Spektrums von fortschrittlichen Technologien und Komponenten in OE-Qualität.

Um mehr darüber herauszufinden, was dahinter steht, besuchen Sie www.denso-europe.com und nehmen Sie Kontakt mit uns auf.

Driven by Quality

DENSO AFTERMARKET DEUTSCHLAND
Waldeckerstrasse 11; Moerfelden-Walldorf D-64546
Tel: +49 6105 27 35 65; Email: ingo_fydrich@denso-auto.de

www.varta-automotive.com

V heißt VARTA

UND **VARTA HEISST** FÜR JEDEN **DIE PERFEKTE POWER.**

Einerlei, ob vier Ringe, ein Stern oder eine springende Raubkatze Ihren Kühler zieren – unter der Haube befindet sich mit Sicherheit eine VARTA. Denn mit kompromisslosem Qualitätsdenken und einer kompletten Produktlinie ist VARTA Erstausrüster praktisch aller führenden Marken. Damit das so bleibt, erfüllen wir einen klaren Auftrag: das Beste immer weiter zu verbessern. Jüngstes Ergebnis ist die neue PowerFrame-Technologie für ein deutliches Plus an Leistung. Eine VARTA ist Ihr starker Partner unterwegs, der für Sie immer eines ist:

DIE KRAFT DAHINTER. UND DARÜBER HINAUS.

JETZT NEU MIT

POWERFRAME GRID TECHNOLOGY

VARTA
BY JOHNSON CONTROLS

Thanks go to Peugeot, www.peugeot.com